

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 93 november 2019

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Hendrik Bijnsdorp, Jaap van Goor, Ge Bos-Thoma

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2019
*Website: **https://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: **bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**https://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**).M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord

Voor u ligt nummer 93 van Info20M. In januari 2019 is nummer 92 verschenen. Waarom heeft het zolang geduurd voordat dit nummer er kwam? Ten eerste is mijn computer waarop deze nummers maak in het voorjaar gecrasht. Het heeft even geduurd voordat er een nieuwe kwam waarop alles weer werkte… Nou ja, alles. Dat wil zeggen de belangrijkste software. Er bleven nog wat problemen met software die niet meer met de nieuwste versie van Window wilde werken. Dat bleek een probleem.

Naast de technische software waren er natuurlijk ook wat andere zaken die aandacht vroegen, zoals mijn gezondheid en familie en dierbaren. De prioriteit ligt dan even ergens anders. Uiteindelijk is het maken van dit soort informatiebladen toch vrijwilligerswerk.

Ook in dit nummer weer de nodige aandacht voor wijzigingen in wetgeving en nieuwtjes die voor eigenaren van grote pleziervaartuigen van belang zijn. Zo stopt half december 2019 de Vamex met het afnemen van de examens voor de kleine vaarbewijzen en het CWO groot motorschip. Aangezien ik zelf deel uit maak van de examencommissie van de Vamex was dat wel een ding. Per 1 januari 2020 neemt het CBR het over. De toekomst leert ons hoe het verder gaat met deze examens.

Janneke Bos
hoofdredacteur

Inhoudsopgave

Een toekomst voor Info20M?

Na de computer crash van voorjaar 2019 bleken allerlei programma's niet meer te werken. Bijvoorbeeld het programma om het blad vorm te geven en het programma om de website bij te werken. Beide konden niet met de nieuwe Windows omgeving omgaan. En dus moest er een andere oplossing worden gevonden.

Voor Info20M nummer 93 dat nu voor u ligt is een oplossing gevonden. Een korte termijn oplossing. Met behulp van diverse vrienden waar ik heel dankbaar voor ben, is het gelukt.

Voor de lange termijn moet ik nadenken. Heeft Info20M nog toekomst? Als ik zo de reacties op mijn hulpmail bekijk, moet ik constateren dat dat zo is. En dat doet me goed. Blijft over: hoe gaan we dat dan doen? Blijft het een blad zoals nu, krijgt het een nieuwe vormgeving, of doen we het helemaal anders? En wie gaat dat dan doen? Vrijwilligers vinden is nu eenmaal een lastige opgave tegenwoordig. En hoe zorgen we dan voor continuïteit? En blijft de website zoals die nu is, of wordt de website vervangen? En als die vervangen wordt, wie gaat dat dan doen? En met welke software? En moet dan alles wat er nu op staat, er wel op blijven staan? En wie gaat alle documenten bekijken en beoordelen? En updaten?

Een heleboel vragen waar ik nu nog geen antwoord op heb. Gelukkig heb ik hulp aangeboden gekregen uit onverwachte hoeken. Maar graag zou ik ook willen weten wat de lezer van het blad ervan denkt. En zou u daarin een rol willen spelen? En ook activiteiten willen uitvoeren? Ik zie graag uw reacties tegemoet. En wie weet welke richting we dan uit gaan. En of er nog een volgend nummer komt? Dat kan alleen als er zich vrijwilligers melden die zich hiervoor in willen zetten! Doet u mee???

Janneke Bos

Examens vaarbewijzen tot de laatste plek vol



Detlev Volkholz (rechts) tijdens de laatste Vamex docentenbijeenkomst 2019 (Janneke Bos)

Er is dit jaar geen examenplek meer te vinden voor het Klein Vaarbewijs I en II en het Groot Pleziervaartbewijs. Examinator Vamex heeft de capaciteit met duizenden verhoogd, maar is compleet 'uitverkocht'.

De stormloop is ontstaan doordat de examinering per 1 januari wordt overgedragen aan het Centraal Bureau Rijvaardigheid (CBR). De watersporters verwachten daar problemen mee en willen voor het eind van het jaar examen doen bij Vamex. Die ontvangt in heel 2019 op de vijf examenlocaties in Alkmaar, Zoetermeer, Zwolle, Dordrecht en Den Bosch bijna 54.000 examenkandidaten, twee keer zo veel als gebruikelijk.

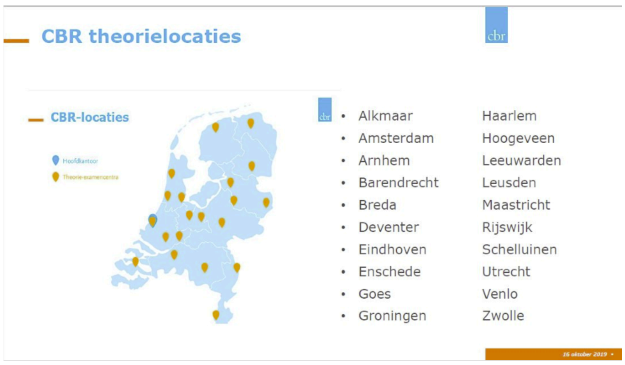
Onder de watersporters gaat het hardnekkige gerucht rond dat het CBR al snel na de overdracht naast het theorie-examen ook een praktijkexamen zal invoeren. „Dat gekke gerucht klopt niet'', zegt CBR-woordvoerder Irene Heldens. „Praktijkexamens zijn er alleen voor als je voor de auto of de brommer komt, maar niet voor boten. En dat blijft zo.''

Capaciteit

Het aanhoudende gedoe rond de wachttijden bij het CBR bij de beoordeling van de rijgeschiktheid van bestuurders treft de vaarbewijskandidaten evenmin, zegt ze. „Die problemen spelen bij onze divisie rijgeschiktheid. De vaarbewijzen vallen onder de divisie voor beroepsexamens en daar hebben we geen problemen'', aldus Heldens. Ze meldt dat vaarbewijskandidaten zich vanaf oktober kunnen inschrijven voor examens in 2020. „We examineren op de 20 locaties waar mensen nu ook voor hun theorie-examen komen. Wat dat betreft is er dus meer keus voor vaarbewijzen dan nu het geval is. Er is voldoende capaciteit.''

Volgens directeur Detlev Volkholz van Vamex betekent de overgang het einde van Vamex, een stichting die destijds door vier watersportbonden werd opgericht. „De medewerkers gaan over naar het CBR'', zegt hij. „We wisten overigens al langer dat dit er aan zat te komen. Het besluit is in 2014 door het vorige kabinet genomen.''

Examens Klein Vaarbewijs vanaf 2020 bij het CBR



Examen doen bij het CBR (CBR)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft definitief besloten de examinering en de afgifte van het Klein Vaarbewijs en Groot Pleziervaartbewijs vanaf 1 januari 2020 door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) uit te laten voeren.

Dat betekent dat 2019 het laatste jaar is waarin VAMEX de vaarbewijsexamens zal afnemen en het vaarbewijs zal uitgeven. De laatste examens zullen door VAMEX op zaterdag 14 december 2019 worden afgenomen.
Dit is dan ook tevens de laatste dag waarop het vaarbewijs zal worden verstrekt. Het CBR en VAMEX werken samen aan de voorbereiding voor een soepele overgang van de activiteiten.
Voor meer informatie verwijzen wij u naar de website van het CBR.
https://www.cbr.nl/web/show/id=371433/langid=42

Bron: Vamex

Reserveren recreatievaartexamens vanaf 22 oktober 2019 mogelijk bij het CBR



Examens locaties bij het CBR (CBR)

Vanaf 1 januari 2020 neemt het CBR de recreatievaartexamens af. Vanaf 22 oktober 2019 is het mogelijk om de theorie-examens voor het Klein vaarbewijs I en II en het Groot pleziervaartbewijs II te reserveren via mijn.cbr.nl.

Vanaf 1 januari 2020 neemt het CBR de recreatievaartexamens af. Vanaf 22 oktober is het mogelijk om de theorie-examens voor het Klein vaarbewijs I en II en het Groot pleziervaartbewijs II te reserveren via mijn.cbr.nl op één van de 20 CBR-locaties. Vanaf deze datum kan ook het praktijkexamen CWO Groot Motorschip II gereserveerd worden via het aanvraagformulier op de website.

De tarieven en meer informatie over recreatievaartexamens zijn te vinden op: www.cbr.nl/recreatievaart

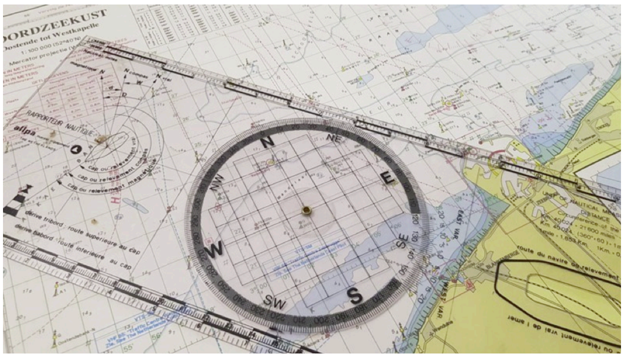
Bron: CBR

Lesmateriaal voor het Klein Vaarbewijs

Afgelopen tijd was Promanent druk bezig om de nieuwe ANWB Examentraining voor 2020 af te ronden. Toch hadden zij tijd om naar het uitgeversoverleg met de Vamex te gaan. Het uitgeversoverleg is destijds ingesteld zodat uitgevers van lesmateriaal voor het Klein Vaarbewijs kunnen overleggen met de examencommissie van de Vamex. Dit jaar stond het overleg uiteraard in het teken van de overgang van de vaarbewijzen naar het CBR.
Het was een nuttig overleg. Het CBR heeft uitgelegd dat ook zij van plan zijn het overleg voort te zetten en dat als er wijzigingen in de leerstof of het examen aan komen zij die onder andere in het overleg zullen toelichten en dat wijzigingen in principe dan pas een half jaar later zullen ingaan. Uitgevers hebben zo voldoende tijd om hun boeken ed. aan te passen. De enige uitzondering op deze afspraak is als er veranderingen zijn in de wetten of vaarregels. Deze komen direct op het examen zodra de nieuwe regel van kracht is. Even nog voor de goede orde; voor komend jaar zijn er geen veranderingen aangekondigd. De overgang van Vamex naar CBR is al ingrijpend genoeg. Zoals u als lezer van deze nieuwsbrief al weet zijn de examens bij Vamex tot eind dit jaar volledig volgeboekt. De inschrijving voor de examens na 1 januari 2020 bij het CBR zijn opengessteld.
https://www.cbr.nl/nl/vrije-tijd/nl/recreatievaart.htm
De aanmeldingen lopen goed, maar er is met 20 examenlocaties meer dan genoeg plaats zodat u op dit moment snel terecht kunt op een locatie bij u in de buurt. Interessant was dat op het overleg ook twee uitgevers van verkeerslesmiddelen aanwezig waren. Daarmee gaven zij aan de ambitie te hebben ook eigen lesmateriaal voor het Klein Vaarbewijs te willen ontwikkelen. Op dit moment zijn er 4 boeken voor het Klein Vaarbewijs van 'typische watersport' uitgevers. Wellicht komen daar volgend jaar dus nog een paar boeken bij. Een interessante ontwikkeling. Kennelijk zien meer rijscholen er brood in om les te gaan geven voor het Klein Vaarbewijs. En omdat deze uitgevers via de rijscholen grote groepen jongeren weten te bereiken kan dat wel eens erg belangrijk zijn voor de toekomst van de watersport.

Bron: Vaarwijzer

Watersportverbond stopt met Theoretische Kustnavigatie



Kustnavigatie, (Scheepspost)

Het Watersportverbond maakte afgelopen week bekend dat het gaat stoppen met het organiseren van de examens Theoretische Kustnavigatie (TKN). Dit omdat het van mening is dat dit niet langer tot de taken van het verbond hoort. Het Watersportverbond is momenteel in gesprek met de Commissie Watersportopleidingen (CWO), of zij deze opleiding en examinering over willen nemen. Op dit moment is voor verschillende CWO diploma's een certificaat TKN vereist. CWO lijkt daardoor het meest geschikt om deze opleiding over te nemen.

Het diploma TKN is een vereiste voor enkele CWO diploma's, maar TKN is ook een door de overheid erkend

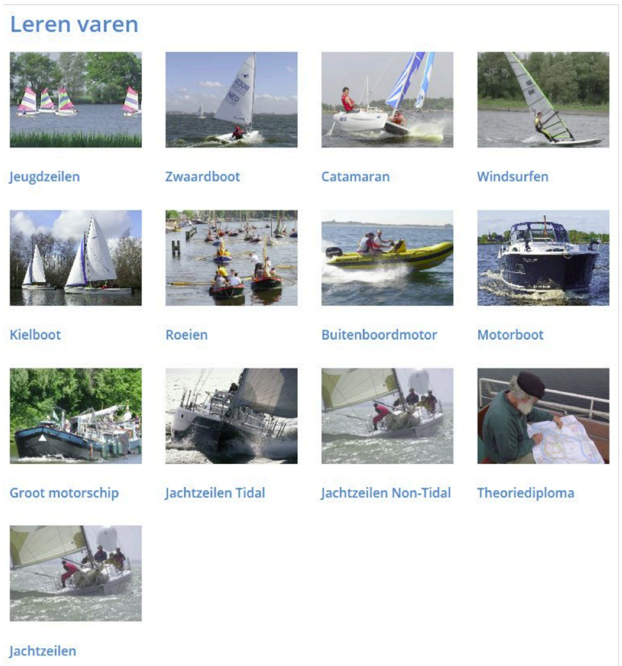
certificaat. Met het certificaat TKN kunt u het internationale vaarbewijs ICC Coastal Waters aanvragen en als u al het Klein Vaarbewijs I heeft dan geeft dit samen met TKN recht op het Klein Vaarbewijs II. Dit is aan te vragen bij de Vamex en vanaf 2020 bij het CBR.

Het TKN leert vooral navigeren met kaart, kompas en peilingen. Het gebruik van moderne navigatiemiddelen, zoals kaartplotter, AIS en Radar komt veel minder aan bod. Wellicht dat een overgang naar CWO ruimte biedt voor een vernieuwing van de exameneisen. Omdat het TKN gekoppeld is aan Vaarbewijs II zal de overheid daar een stem in willen hebben.

Bron: Vaarwijzer

CWO opleidingshandboeken online

De CWO heeft alle opleidings-handboeken op de website vóór de inlog gezet. Hierdoor kan iedereen voor alle disciplines de handboeken inzien.
https://cwo.nl/leren-varen
Het betreft de volgende disciplines:



CWO opleidingshandboeken (CWO)

Bron: CWO

LOGO_CWO

Diplomalijn vernieuwing CWO diploma's

Op de achterbanvergadering van februari 2018 is een start gemaakt met het vernieuwen van de diplomalijn. Dit om meer succesmomenten te creëren bij de consument, deze meer keuzeruimte te bieden in het eigen leerproces en de locaties de ruimte te geven zich te profileren. Wel moeten de oude niveaus CWO I t/m IV van de consumentenlijn merkbaar aanwezig blijven. Afgelopen maanden is hier hard aan gewerkt. Dinsdag 27 augustus is er een informatiebijeenkomst geweest in Utrecht waar ongeveer 50 geïnteresseerden aanwezig waren vanuit zowel scouting, verenigingen als vaarscholen. Uit de avond kwam naar voren dat de volgende punten omarmd worden voor de vernieuwde diplomalijn:

* Het invoeren van modules, waarbij is aangegeven dat jaarlijks bekeken moet worden welke modules toegevoegd of geschrapt kunnen worden. Dit zou moeten gebeuren door de KC om de kwaliteit en uniformiteit te bewaren.

* Het inbouwen van een kleiner basisblok voorafgaand aan modules

* Het basisblok, daar waar mogelijk, weersonafhankelijk maken
De laatste twee punten zorgen dat ongeacht de weersomstandigheden het basisblok in een 10-tal dagdelen afgerond kan worden.

Verder is er op de avond gediscussieerd over het invoeren van een kennismakingscertificaat voor 1 à 2 dagdelen varen. Er wordt geopperd dat dit een uitgelezen mogelijkheid is om bij een kennismaking mensen bekend te maken met de CWO, waardoor men sneller een volgende keer weer bij een CWO-locatie les zou nemen. Aan de andere kant wordt aangedragen in hoeverre dit een meerwaarde is voor de huidige lesprogramma's. Hier wordt vaak de introductie al in verwerkt, dus slaan ze dit diploma over.
Als laatste werd duidelijk de voorkeur uitgesproken de verschillende disciplines niet in één diplomalijn te schuiven. Dat betekent dat de disciplines zwaardboot, catamaran, kielboot en jeugdzeilen behouden zullen blijven.

Met deze input zijn er 5 en 10 september regiobijeenkomsten elders in het land geweest. Hier was de opkomst wat lager, maar ook deze avonden waren waardevol. Hier is gesproken over het informeren van de consument over de vernieuwing en nog verder gediscussieerd over het kennismakingscertificaat. Voor het informeren van de consument is een stuk marketing/PR van belang waarvoor de CWO zich uiteraard gaat inzetten. De locaties zullen in het verdere traject ook op de locaties ondersteund worden om deze ontwikkeling te implementeren. Daarbij is het van belang dat de huidige CWO's niet verloren gaan maar in het nieuwe systeem vertaalbaar zijn.
De discussie gericht op het kennismakingscertificaat heeft opgeleverd dat er een duidelijk beeld is van wat het zou moeten zijn. Wat het al aangeeft is dat het een kennismaking betreft. Waarin gefocust wordt op plaats in de boot, roerbediening en windoriëntatie. Voor het surfen

zou het gericht zijn op het staan op een plank en optrekken van een zeil.
Op 18 september is er in werkgroepen gestart met het vullen van de diplomalijn om per discipline de huidige CWO-eisen in de nieuwe structuur te puzzelen. Op deze avond zijn de disciplines jeugdzeilen 1-mans, zwaardboot, kielboot en windsurfen al ingevuld. Later worden de eerste invullingen met u gedeeld. Hierbij wordt ook gevraagd uw mening te geven over de concretere invulling en het beoogde resultaat.

Daarnaast zal er in november een evaluatie plaatsvinden voor de pilot die afgelopen seizoen gedraaid heeft bij het jachtvaren.

Bron: CWO

Goedkeuring en publicatie van de gedelegeerde richtlijn ter overname van de ES-QIN 2018 inzake vaarbevoegdheden binnenvaart



Nieuwe binnenvaartpassen (CBR)

De Europese Commissie heeft op 2 augustus jongstleden de gedelegeerde richtlijn aangenomen die een aanvulling vormt op Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad voor wat betreft de normen betreffende competenties en de overeenkomstige kennis en vaardigheden voor praktijkexamens, de goedkeuring van simulatoren en medische geschiktheid.

De gedelegeerde richtlijn en zijn bijlagen (de CESNI-standaarden) zijn in de 23 officiële talen van de Europese Unie. Binnenkort zullen zij ook in het Publicatieblad van de Europese Unie gepubliceerd worden.

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1564999776724&uri=PI_COM:C(2019)5646

De ES-QIN-standaard 2018, die aangenomen is door CESNI, het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart, wordt door middel van deze gedelegeerde richtlijn door de Europese Commissie opgenomen in het wettelijk kader van de EU, zoals voorzien in artikel 32 van de Richtlijn (EU) 2017/2397.

De editie 2018 van de ES-QIN (de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart) bevat de 14 standaarden die op 8 november 2018 in Praag door CESNI werden aangenomen (https://www.cesni.eu/nl/actualites/vergadering-van-cesni-in-praag-op-8-november-2018/). Zij zijn onderverdeeld in vier categorieën, die overeenkomen met wat hiervoor in de richtlijn voorzien is:

– standaarden inzake de medische geschiktheid
– competentiestandaarden
– standaarden voor praktijkexamens
– standaarden voor de goedkeuring van simulatoren.

Na het zomerreces zal een geconsolideerde versie van de ES-QIN op de website van CESNI worden gepubliceerd.

De richtlijn wordt twintig dagen na de publicatie in het Publicatieblad van de Europese Unie (PB) van kracht. De lidstaten hebben tot 17 januari 2022 de tijd om de standaarden over te nemen in hun nationale wetgeving, zodat de regelgeving gaat gelden op alle bevaarbare waterwegen van de Europese Unie vanaf 18 januari 2022.

Parallel hieraan werkt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) aan een herziening van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) om de ES-QIN-standaard voor 18 januari 2022 hierin op te nemen, zodat voor de Rijn dezelfde voorschriften gaan gelden als op de waterwegen van de Europese Unie en er gezorgd kan worden voor een coherente transpositie in nationaal recht.

Bron: CCR

Regels voor sleepboten deels hersteld



Het slepen als pleziervaart (Janneke Bos)

In het Binnenvaartbesluit stond een vervelende fout, waardoor volgens de letter van de wet elk schip dat een ander sleept viel onder definitie van een ‘sleepboot’. Ook een plezierjacht dat een bijboot sleepte was volgens die bepaling een sleepboot. Met als gevolg dat alle regels voor sleepboten op dat moment ook van toepassing waren op dat

slepende schip. Dus groot vaarbewijs en het schip gekeurd en gecertificeerd (CvO). Omdat dit eigenlijk niet de bedoeling was had de minister al besloten niet op dit punt te handhaven.

Vervolgens heeft het even geduurd maar nu is artikel 6C van het Binnenvaartbesluit aangepast. (https://wetten.overheid.nl/BWBR0025631/2019-05-17#Hoofdstuk3_Paragraaf1)

Een sleepboot moet alleen nog een certificaat hebben als die bedoeld is een ander Certificaatplichtig vaartuig te slepen of daarvoor kan worden gebruikt. Een sleepboot die als pleziervaartuig gebruikt wordt en een klein schip sleept, is volgens artikel 6C nu geen sleepboot en hoeft niet aan de certificeringsregels voor een sleepboot te voldoen. Een sleepbootje van bijvoorbeeld Scouting dat een aantal zeilvletten sleept en het plezierjacht met een bijboot op sleeptouw is volgens de nieuwe regel geen sleepboot meer.

Overigens mag een CvO-plichtig vaartuig wel door iedere vaartuig naar de dichtstbijzijnde afmeerplek worden gebracht als er sprake is van gevaar voor schip of bemanning.

Lees het gehele artikel op Vaarwijzer: http://www.vaarwijzer.info/2019/05/regels-voor-deels-sleepboten-hersteld.html

Bron: Scheepspost

Nieuwe regels voor de pleziervaart in België

Het is zover – het traject van de hervorming van de regelgeving op de pleziervaart is afgerond. Maar liefst 25 verschillende wetten, koninklijke besluiten en ministeriële besluiten werden vereenvoudigd en aangepast onder de vorm van een Wet – reeds verschenen op 5/7/2018 – en een Koninklijk besluit dat in juli 2019 gepubliceerd werd in het Belgisch Staatsblad. Zoals bij iedere hervorming werd er veelvuldig overleg gepleegd met alle actoren actief op het water. Niet alleen de sector en de gewesten deden hun inbreng maar ook de hulpdiensten en de controlediensten deden hun inbreng om tot een evenwichtig geheel te komen waar vrijheid en veiligheid hand in hand zullen gaan. Hieronder een overzicht van de belangrijkste wijzigingen.

Omdat de pleziervaarders zich moeten kunnen aanpassen aan de nieuwe regelgeving zal er bij overtredingen van de nieuwe regels deze zomer vooral sensibiliserend worden opgetreden. Het spreekt natuurlijk voor zich dat zware inbreuken die de veiligheid op de Noordzee en van opvarenden in het gedrang brengen geverbaliseerd zullen worden.

Wat verandert er?

* Kleinzeilerij – 3/4 Bf regel valt weg (vanaf vandaag) – Op veelvuldige vraag van de sector wordt niet langer een beperking opgelegd qua windsterkte voor kleine vaartuigen (de zogenaamde 3/4 Beaufort regel is afgeschaft). Dat maakt dat de kleinzeilerijvaartuigen hun ontspanningsactiviteiten ook kunnen uitvoeren bij hogere wind- en golfcondities. Tot op heden was het zo dat zelfs onze topsporters, bij zware weersomstandigheden niet op reglementaire basis konden trainen. Dit is nu voorbij zolang vaartuigen kleiner dan 6m binnen de 2 zeemijlszone van de kustlijn blijven als de (significante) golfhoogte 1m of meer bedraagt.. Er is als het ware een zone afgebakend waar de kleinzeilerij zijn sport echt vrij kan beoefenen.

*Eén registratie voor zee en binnenwateren: wie met zijn pleziervaartuig in de Belgische wateren wil varen, moet zijn boot laten registreren[1]. Deze regel is al van toepassing sinds 1999 maar werd niet opgevolgd. Registratie van vaartuigen zorgt ervoor dat de eigenaars van achtergelaten vaartuigen kunnen achterhaald worden en aangemaand worden om hun vaartuig op te ruimen of te bergen. De overheid zal dus niet langer moeten instaan voor de kosten nu ook hier het 'vervuiler betaalt' principe kan worden toegepast. Daarnaast kan er door de registratie voldaan worden voldaan worden aan de Europese richtlijn die het markttoezicht op de uitrusting van pleziervaartuigen regelt.

(1)Omdat Nederland geen verplichte registratie van pleziervaartuigen kent kunnen Nederlandse pleziervaartuigen volstaan met een zogeheten Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen (ICP). Aan te vragen bij het Watersportverbond (watersportverbond.nl), kosten 32,-€.

o Administratieve vereenvoudiging: in de verouderde wetgeving was het voorzien dat je het varen op voor de verschillende vaargebieden ook verschillende registraties nodig had. Dit is nu voorbij en een pleziervaartuig kan zich met één enkele registratie op alle vaarwateren begeven. Je betaalt er eenmalig 150 Euro voor en is door eenvoudige bevestiging aan de FOD Mobiliteit 5 jaarlijks gratis vernieuwbaar.

o Meer veiligheid: de Noordzee is één van de drukst bevaren zeeroutes ter wereld. Als pleziervaarder ben je door zowel de drukte als de weersomstandigheden extra kwetsbaar voor onverwachte omstandigheden en waardoor er wel eens iets fout kan lopen Als er zich een ongeval voordoet kunnen de hulpdiensten aan de hand van het registratienummer snel achterhalen van wie het vaartuig is en wie de eventuele opvarenden zijn.

* Verplicht vaarbrevet op zee: Wie op de binnenwateren gaat varen moet vandaag al een vaarbewijs hebben, maar wie vandaag op zee gaat varen, moet op geen enkele manier tonen dat hij of zij ook kan varen. Dat was niet logisch. Met een vaarbewijs voor grote of snelle boten willen we de basiskennis en veiligheid garanderen van iedereen op de Noordzee. Onze Noordzee is ook één van de drukst bevaren zeeroutes ter wereld met maar liefst een 1000-tal vaarbewegingen per dag, een kwart meer dan 5 jaar geleden. Dankzij het vaarbrevet komt iedereen met een basiskennis en basiservaring op Noordzee en verhogen we de veiligheid op zee voor iedereen.

* Wanneer is een brevet verplicht? Momenteel is er een verplichting van brevet op de binnenwateren als het pleziervaartuig door een motor voortbewogen sneller dan

20 km/u kan varen, of een romplengte van meer dan 15m heeft. Deze verplichting wordt vanaf 1 januari 2022 doorgetrokken naar de zee.

o Bij bedrijfs- of beroepsmatig gebruik op de binnenwateren is er nu ook een verplichting van brevet. Op zee is bij bedrijfs- of beroepsmatig gebruik een yachtman voldoende als men binnen het Belgische gebied blijft (havens, Territoriale Zee, EEZ). Daarbuiten geldt de STCW-verplichting.

o Hoe behaal ik mijn brevet? De Belgische vaarbrevetten blijven behouden: Beperkt Stuurbrevet, Algemeen Stuurbrevet, Yachtman, Yachtnavigator. Het brevet kan behaald worden vanaf 16 jaar.

o Vanaf 1 januari 2020 komt er een nieuwe modulaire structuur: je begint met Beperkt Stuurbrevet en zo bouw je stap voor stap verder. Er komt een duidelijk overzicht van de leerstof die wordt bevraagd in het examen per brevet.

o Vanaf 1 januari 2021 komt er een praktijktest, met duidelijke doelstellingen, om een brevet te behalen. Tot die datum blijft de huidige aanpak voor het praktijkgedeelte geldig.

o Binnen het Federaal Overlegplatform Pleziervaart zal in aanloop naar 2022 verder overlegd worden op welke wijze ervaring of andere testen tijdelijk (tot 2022) voor een bepaalde groep het gedeelte van de praktijktest zou kunnen afdekken.

* Verplichte uitrusting aan boord = vanaf midden mei 2020 is er een lijst van verplichte uitrusting, die rekening houdt met de afstand tot de kust. Pleziervaartuigen ingeschreven voor de ‘binnenwateren’, moeten daarnaast steeds minstens de minimumlijst ‘binnenwateren’ aan boord hebben. Pleziervaartuigen ingeschreven voor ‘zee en binnenwateren’, moeten daarenboven minstens de minimumlijst ‘zee en binnenwateren’ aan boord hebben. Deze lijst zal in samenspraak met de sector de komende jaren telkens bijgewerkt worden om zo vlot het gebruik van nieuwe, moderne middelen mogelijk te maken.

o Reddingvest (vanaf vandaag): Voor de veiligheid van elke opvarende is het altijd aangewezen een reddingsvest te dragen – zowel op de binnenwateren als op zee. In bepaalde omstandigheden zijn de risico’s groter en is het dragen verplicht. Op zee is het dragen van een reddingsvest verplicht aan boord van een pleziervaartuig, onder volgende omstandigheden: als de (significante) golfhoogte 1m of meer bedraagt of; tussen zonsondergang en zonsopgang of; tussen 16 oktober en 15 mei. Verder geldt de verplichting steeds: voor alle opvarenden tot 12 jaar of; wanneer het pleziervaartuig 6,5m of korter is. In de kajuit geldt deze verplichting niet. De verplichting geldt niet voor pleziervaartuigen groter dan 24m of; met een vaste reling van 1,10m hoog. Voor pleziervaartuigen tot 6,5m binnen de 2 zeemijl mag een reddingsvest vervangen worden door een zwemvest.

o Nieuw op de binnenwateren is de verplichting om bij verhuur van kano’s, kajaks, gondels en waterfietsen zwemvesten aan boord te voorzien. Het dragen wordt ten zeerste aangeraden.

* Handelaarsplaten – Handelaars in de pleziervaart hebben de mogelijkheid een handelaarsplaat aan te vragen (vergelijkbaar met de ‘Z-plaat’ voor voertuigen op de weg): zij kunnen een toelating van één jaar aanvragen om niet-geregistreerde pleziervaartuigen tijdelijk te gebruiken en beperkt in vaargebied, zonder dat het pleziervaartuig moet geregistreerd zijn en zonder dat er een vergoeding door de onderneming mag aangerekend worden aan derden. Er is hierbij enkel een beperkt gebruik mogelijk: demonstratievaart, proefvaart, promotievaart, uitzonderlijke vaart naar de werf of het afgemeerd liggen bij de onderneming.

* Grote pleziervaartuigen op zee – Ook pleziervaartuigen met een romplengte van meer dan 24m kunnen ingeschreven worden in het Belgisch register van de pleziervaartuigen. Ze vallen onder een speciale regeling voor wat betreft certificatie en uitrusting.

*Bedrijfs- of beroepsmatig gebruik op de binnenwateren – Pleziervaartuigen op de binnenwateren die ingezet worden voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik (bijvoorbeeld verhuur) moeten ook voorzien worden van een Certificaat van Deugdelijkheid – hiertoe moet het vaartuig onderworpen worden aan een technische schouwing.

Meer informatie kan worden gedownload via

https://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/belangrijkste_wijzigingen

Bron: OpenVLD

Overgangsbepalingen alleen voor geldig certificaat



Communitair binnenvaartcertificaat

Zonder een geldig binnenvaartcertificaat kan er geen gebruik worden gemaakt van de overgangsbepalingen. Dit kan leiden tot aanzienlijke kosten voor het verkrijgen van een nieuw certificaat. Deze nieuwe regel geldt vanaf 1 februari 2020. Kijk voor meer informatie op de website van IL&T.

https://www.ilent.nl/onderwerpen/beroepsvaart-vereiste-documenten/mis-de-boot-niet/verlengen-binnenvaartcertificaat

Eigenlijk is het geen nieuwe regel. Het is een nieuwe

interpretatie van de bestaande wet. Een scheepseigenaar met een verlopen certificaat van onderzoek spande een rechtszaak aan tegen de Minister en verloor, met dus behoorlijke consequenties voor de hele vloot. Als een soort van compensatie is er wel meer ruimte gekomen om een schip eerder te laten keuren. ILT en de keurende bureau's zeggen eigenaren tijdig te gaan informeren over het dreigende verloop van het certificaat maar het is vast verstandig om zelf ook wat alarmbellen op scherp te zetten

Bron: Zeepost

ATV Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen

Uiterlijk 30 december 2018 moest een deel het Varend Erfgoed over een Certificaat van Onderzoek (CvO) beschikken. De wettelijke certificaatplicht geldt voor alle pleziervaartuigen langer dan 20 meter (of als lengte x breedte x diepgang meer dan 100 kubieke meter is).

Voor certificaat plichtige schepen, die nog geen certificaat hebben, geldt na 31-12-2018 dat het gebruik maken van de overgangsregeling niet meer mogelijk. Optie is nu om te certificeren als nieuw schip (dus aan alle huidige eisen voldoen); of te certificeren als Traditioneel Vaartuig (beschreven in Hoofdstuk 24 van ES-TRIN).

Voor de laatste optie moet de vaartuigeigenaar een aanvraag indienen, ondersteund door een uitgebreid onderzoek. Eén van die onderdelen is een advies van een "erkend deskundige voor traditionele vaartuigen" waarin wordt bevestigd dat het vaartuig voldoet aan de eisen die aan traditionele vaartuigen worden gesteld.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) verzocht na te denken over de oprichting van een stichting Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen (ATV). Deze stichting zou dan als "erkend deskundige voor traditionele vaartuigen" moeten fungeren.

Een werkgroep van de FVEN heeft dit in een aantal vergaderingen uitgewerkt. Op 31 januari 2019 is er een overleg geweest met ILT en heeft ILT geconcludeerd dat de gepresenteerde denklijn ten aanzien van een ATV er goed uitziet.

De rol van een ATV beperkt zich tot het geven van een advies of een vaartuig een Traditioneel vaartuig is. Technisch en nautische beoordeling ligt volledig bij de Commissie van Deskundigen (CvD).

De FVEN heeft ook een begroting gemaakt voor de eerste drie jaar van de stichting ATV. Met name de opstartkosten zijn hoog. FVEN wil niet dat deze kosten verhaald worden op de eerste eigenaren van de potentieel traditionele vaartuigen. IL&T onderzoekt wie dit kan financieren.

Voor meer informatie kijk je hier:
https://www.lvbhb.nl/certificeren-als-traditioneel-vaartuig-hoofdstuk-24/

en

https://cesni.eu/wp-content/uploads/2018/12/ES_TRIN_2019_nl.pdf

Bron: Scheepspost

Certificeren als Traditioneel Vaartuig (hoofdstuk 24

Voor certificaat plichtige schepen geldt na 31-12-2018:

* gebruik maken van overgangsregeling is niet meer mogelijk

* dus certificeren als nieuw schip (en aan alle eisen voldoen)

Of:

* certificeren als Traditioneel Vaartuig (beschreven in Hoofdstuk 24 van ES-TRIN).

Waarom deze certificering?

Er zijn mogelijkheden om als Traditioneel Vaartuig voor sommige eisen van ES-TRIN ontheffing te krijgen; men dient dan wel compensatie (alternatieven) te bieden of beperkingen te accepteren.

Lees in de volgende stukken meer over Hoofdstuk 24:

* ATV H24 stand van zaken februari 2019

* Bijlage 1 Het erkennen van traditionele vaartuigen

* Bijlage 2 Bevoegdheden, verantwoordelijkheden en taken

* Bijlage 3 Kwaliteitsdocumenten

* Bijlage 4 Specificaties kostenramingen

* NOTITIE Over de oprichting van een stichting Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen

Al deze stukken zijn te vinden op:
https://www.lvbhb.nl/certificeren-als-traditioneel-vaartuig-hoofdstuk-24/

Bron: LVBHB

European Maritime Heritage door de CCR erkende organisatie

European Maritime Heritage (EMH) is door de Centrale Commissie Rijnvaart aangewezen als erkende organisatie. Dat wil zeggen dat EMH als toehoorder aanwezig kan zijn bij overleggen over de eisen aan binnenvaartschepen. De FVEN (Federatie Varend Erfgoed Nederland) is partner van European Maritime Heritage en zit zo weer dichter bij de regelbedenkers.

Tijdens de overleggen worden voorstellen voor nieuwe

regels, problemen met bestaande regels, overgangstermijnen maar ook afwijkingen en ongevallen besproken. Zij gaan dus de hele binnenvaartvloot aan.De deelnemers zijn Europese overheidsdelegaties en de toehoorders zijn Europese belangenorganisaties.

Tot nu toe kon alleen op een ad hoc basis invloed uitgeoefend worden. Zo was de BBZ, onder meer onder de paraplu van EMH, de stuwende kracht achter de speciale benadering voor historische schepen, de speciale aanpak voor zeilschepen en de belangrijke verlichtingen voor kleine passagiersschepen. Met de nieuwe status van EMH heeft de BBZ gestructureerder toegang tot de overleggen in Straatsburg. Samen met behoudsorganisaties in Nederland (aangesloten bij het FVEN) en Europa wordt de EMH-positie bepaald.

Ook de LVBHB is vertegenwoordigd bij de overleggen van de CCR. Zij is aangesloten middels de European Boating Association welke ook een door de CCR erkende organisatie is.

Bron: Scheepspost

Geluidseisen voor schepen waarvan de kiel is gelegd voor 1 april 1976 die varen op de Rijn

Per 1 januari 2020 worden de bijkomende overgangs-bepalingen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd voor 1 april 1976 en varen op de Rijn van kracht.

Voor de geluidseisen houdt dit in dat bij verlenging van het binnenvaartcertificaat na 1-1-2020, de maximaal toegestane geluidsdruk tijdens normaal bedrijf:
• In machinekamers niet groter mag zijn dan 110 dB(A).
• In het stuurhuis niet hoger mag zijn dan 70 dB(A).
• Het door een varend schip voorgebracht geluid op 25 m afstand zijdelings van de scheepswand niet meer mag bedragen dan 75 dB(A).
• In verblijven: Woonruimten niet hoger mag zijn dan 70 dB(A) en slaapruimten niet hoger dan 60 dB(A).

Indien niet kan worden voldaan aan de maximale waarden binnen de verblijven, zijn er twee mogelijkheden.

1). De eigenaar zal passende maatregelen moeten nemen om het geluidsniveau in de desbetreffende verblijven te reduceren. De resterende overschrijding mag niet meer dan 5 dB(A) bedragen in de woonruimte en 10 dB(A) in de slaapruimten. Indien dit het geval is zullen er persoonlijke gehoorbeschermingsmiddelen beschikbaar moeten zijn. Mocht het in de gehele slaapruimte niet mogelijk zijn om het geluid beneden 70 dB(A) te brengen, dan mag er antigeluid worden toegepast om hiermede alsnog onder de 70 dB(A) te komen.

2). Het vaartuig mag zijn bestaande exploitatiewijze voorzetten indien door monitoring door een tachograaf wordt gewaarborgd dat het vaartuig gedurende de door de lidstaten voorgeschreven rusttijden van de bemanning wordt bedreven met een toerental van de hoofdmotor waarbij het geluidsniveau van 60 dB(A) in de slaapruimten niet wordt overschreden. Dit toerental wordt bij de eerste verlenging van het binnenschipcertificaat na 1 januari 2020 door een proefvaart aangetoond en vermeld in het certificaat.

Een eventuele uitzondering dient onder punt 52 van het certificaat te worden opgenomen.

De geluidsmeting aan boord dient te worden uitgevoerd volgens de norm ISO 2923 : 2003 en de meting van door schepen voorgebracht geluid dient conform ISO 2922 : 2013 te worden uitgevoerd.

Bron: Bureau Scheepvaart Certificering

De kleine binnenvaart wordt uitgeroeid



De kleine binnenvaart (Janneke Bos)

De kleine binnenvaart wordt uitgeroeid, vinden de schippers. Kleine schepen kunnen niet aan nieuwe regels voldoen. Regels die volgens de schippers bedacht zijn om er voor te zorgen dat er na 2025 geen kleine schepen meer mogen varen.

“Het is gewoon een geplande koude sanering”, zegt woordvoerder Sunniva Fluitsma van de Algemeene Schippersvereeniging (ASV).

Los van de 140 nieuwbouwregels waaraan de oude schepen in de kleine binnenvaart moeten gaan voldoen, is er nog een probleem. De diepgang van de kleine kanalen neemt af, waardoor de schepen minder vracht mee kunnen nemen.

Bron: Scheepspost

Soepeler keuringseisen hooguit voor binnenlandse scheepvaart

Soepel omgaan met de geldende keuringseisen ter behoud van de kleine binnenvaart is hooguit mogelijk voor schepen die uitsluitend binnen Nederland varen. Dat heeft VVD-minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) woensdag 5 juni geantwoord op herhaald aandringen van de Tweede Kamer.

Nog voor de zomer stuurt de minister een brief naar de Kamer over eventuele mogelijkheden voor ontheffing van de geldende Europese eisen vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Volgens binnenvaartorganisaties zoals schippersbond ASV, worden kleine binnenvaartschepen in de ons omringende landen wel degelijk soepeler gecertificeerd en dreigt er in eigen land momenteel een koude sanering binnen dit segment.

Tijdens het vaste overleg met de Kamer achtte Van Nieuwenhuizen het evenwel uitgesloten dat er voor grensoverschrijdende scheepvaart uitzonderingen op de regelgeving komen. Zij sprak van een ‘ultieme poging’ om een versoepeling alsnog voor de binnenlandse kleine scheepvaart te laten bezien. SP’er Cem Laçin vond haar toezegging lang niet ver genoeg gaan. Hij noemde dat daarom “Iets van een begin”.

Lees het gehele artikel op
https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/soepeler-keuringseisen-hooguit-voor-binnenlandse-scheepvaart

Bron: Scheepspost

Zeezeilschepen en de Europese Commissie



Zeezeilschip Europa (Janneke Bos)

In opdracht van de Europese Commissie wordt er onderzoek gedaan naar de certificering van zeilschepen (op zee). Klassebureau DNV/GL voert het onderzoek uit en zal ook met aanbevelingen komen. Harry Muter en Paul van Ommen namen maandag en dinsdag deel aan ‘stakeholder gesprekken’ in Hamburg op het kantoor van DNV/GL. De bedoeling was om inzicht te geven in de sector, de economische activiteit en de certificeringswijze.

Het onderzoek is een gevolg van de aanpassingen in de Europese Richtlijn voor Passagiersschepen. Zeilschepen worden daar nadrukkelijker dan voorheen van uitgesloten en dat is weer een gevolg van de jarenlange juridische discussie over de waarde van nationale veiligheidscertificaten. De nieuwe tekst in de Richtlijn moet de onduidelijkheid wegnemen en zo meer ruimte creëren voor nationale veiligheidscertificering van zeilschepen.

Bron: Zeepost

Nieuwe eisen voor historische vloot in Engeland

Door een scheepsramp van dertig jaar geleden dreigen historische schepen op de Theems aan de ketting te worden gelegd. De rondvaartschepen moeten moderne veiligheidsvoorzieningen krijgen. En dat is onbetaalbaar.

De Hydrogen staat op het punt het haventje van Maldon uit te varen, als Paul Jeffries de vijftig opvarenden wat veiligheidsinstructies geeft wat betreft de schuit. ‘Ze is niet gemaakt als rondvaart’, drukt de 61-jarige schipper zijn gehoor op het hart, ‘dus denk aan de touwen op het dek en aan uw hoofd wanneer u afdaalt naar het ruim.’ Hij wijst op een grote kist. ‘Daarin liggen de reddingsvesten, maar de kans dat we zinken is te verwaarlozen.’ De passagiers geloven het wel en maken foto’s.

Jeffries geeft deze even korte als duidelijke veiligheidscursus, die echo’s vertoont van een gemiddelde Easyjet-vlucht, met een glimlach, maar daarachter schuilen zorgen. ‘Vaar ik hier over een paar jaar nog steeds?’, vraagt hij zich af, ‘Wat de Maritime and Coastguard Agency (MCA) betreft schiet de veiligheid tekort en moet de hele boot worden verbouwd. Dat kunnen we ons niet veroorloven. Als de plannen echt doorgaan, wordt het stil op het water en gaat er een stuk geschiedenis verloren.’

‘De MCA wil dat oude boten aan dezelfde eisen voldoen als nieuwe. Het betekent onder meer dat we het ruim in compartimenten moeten verdelen. Dat maakt onze boot onrendabel. De ruimte is essentieel voor langere tochten, om te eten en drinken, om uit te rusten en te schuilen bij slecht weer.’

Deze veiligheidsmaatregel is bedoeld om te voorkomen dat een boot na een botsing snel zinkt. De angst daarvoor heeft te maken met het zinken van de in 1923 gebouwde Marchioness op de Theems dertig jaar geleden, na een nachtelijke botsing met een baggerschip, waarbij 51 veelal jonge feestvierders verdronken. Het leidde tot een veiligheidsonderzoek dat twaalf jaar duurde, waarna het nog eens achttien jaar in beslag nam voor de Britse

overheid om concrete maatregelen aan te kondigen.

Zo’n vijfhonderd historische schepen zullen door de plannen getroffen worden. Het gaat daarbij in de meeste gevallen om oude aken en schuiten die nu worden gebruikt voor tochten over de Theems en andere Engelse wateren, of bij zeilfestivals. Ook het voorbestaan van de 150 jaar oude vaardienst tussen Westminster en Hampton Court, een paleis ten westen van Londen, staat op het spel. Onder de bedreigde boten bevinden zich de geliefde ‘little ships’ die aan het begin van de Tweede Wereldoorlog deelnamen aan de evacuatie in Duinkerken.

‘Het probleem is’, aldus Jeffries, ‘is dat de topmensen van de MCA geen enkele kennis hebben van de scheepvaart en dus niet weten elke gevolgen de nieuwe maatregel heeft. Wat nodig is, is per schip oordelen of dit veilig is. Dat kost meer moeite, maar is van levensbelang.’

Londense politici onder leiding van burgemeester Sadiq Khan hebben er bij het ministerie van Transport op aangedrongen de plannen nog een keer te bekijken. Zelf overweegt de kapitein zijn Lagerhuis-afgevaardigde in te schakelen, de Conservatieven-veteraan John Whittingdale.

Bron: Zeepost

Zee & Zaken: platform voor juridische informatie over varen

In het voorjaar van 2019 heeft Victor Vandersmissen het platform Zee & Zaken opgericht. Het viel hem de afgelopen jaren tijdens zijn werk op zee namelijk op dat veel maritieme mensen met juridische vragen rondlopen, bijvoorbeeld over vaarbevoegdheden, maar dat er geen centrale plek is waar zij de antwoorden kunnen vinden. Zee & Zaken is nu die plek.



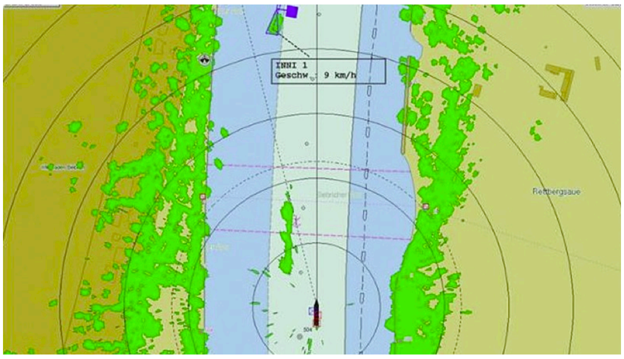
Victor is inmiddels als advocaat werkzaam en zijn missie is dat iedereen op een eenvoudige manier toegang heeft tot juridische informatie. Op de website van Zee & Zaken kun je daarom alle juridische vragen over varen stellen. Iedere week wordt één vraag met antwoord op de website gepubliceerd. Dat klinkt weinig, maar in de praktijk leven bij veel mensen dezelfde vragen. (Website: https://www.zeezaken.nl)

De dienst is gratis en het antwoord juridisch waterdicht. Bovendien is het opgesteld in eenvoudige en leesbare taal. In het antwoord zullen vaak ook bronnen staan, zodat je alles op je gemak nog eens zelf kan nazoeken. Het doel is om uiteindelijk een groot naslagwerk te creëren waar iedereen terecht kan voor juridische informatie over watersport en scheepvaart.

Laat je niet afschepen. Stel je vraag aan Zee & Zaken!

Bron: Scheepspost

Ontwikkelingen rondom AIS en elektronische vaarkaart



Inland ECDIS in navigatie-modus

Op 1 december 2014 werd op de Rijn het Inland AIS voor schepen langer dan 20 meter verplicht gesteld en op 1 januari 2016 op alle vaarwegen vanaf klasse 1 in Nederland. Op de Rijn werd AIS in combinatie met een digitale vaarkaart (ECDIS of vergelijkbaar systeem) verplicht. In 2017 is vanuit de CCR een evaluatie-enquête uitgevoerd onder schippers en AIS-leveranciers. Uit de evaluatie bleek dat er nog veel problemen rondom het AIS-systeem zijn die door verschillende (inter)nationale organisaties opgepakt moeten worden.

Bij de toepassing van AIS zijn veel verschillende organisaties betrokken. Er is beleid vanuit het Rijk, de CCR en EU. De handhaving op het gebruik van AIS ligt bij Rijkswaterstaat, Agentschap Telecom, de havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam, de Landelijke Eenheid politie en gelijkwaardige organisaties in verschillende Rijnoever-staten. Dat maakt overleg om te komen tot verbeteringen ingewikkeld. In 2018 richtte Agentschap Telecom een overleggroep op samen met Port of Rotterdam, Port of Amsterdam, Rijkswaterstaat, Bureau Telematica Binnenvaart, Kon. BLN-Schuttevaer en de Federatie Varend Erfgoed Nederland. Gezamenlijk is het programma ‘AIS een goed ID’ opgestart waarin wordt gekeken naar knelpunten en hoe deze opgelost kunnen worden.

*· Eén van de actiepunten is het mogelijk maken dat een schipper zijn gegevens als call-sign en MMSI nummer kan controleren.

*· De AIS-gegevens vallen soms weg, waarbij led verlichting in enkele gevallen de boosdoener is. Agentschap Telecom blijft dit monitoren met speciale apparatuur op enkele binnenvaartschepen.

* In landen om ons heen wordt een hoge status toegekend aan AIS en ECDIS. Het systeem is echter geen navigatiemiddel maar slechts een hulpmiddel. Veel scheepvaart is namelijk niet AIS-plichtig.

* AIS en ECDIS als navigatiemiddel is alleen

geschikt wanneer op het ECDIS-beeld ook een radaroverlay geplaatst is.

* Het aanpassen van de vaarstatus is een probleem. In Duitsland wordt daar veel op gecontroleerd. Men probeert hiervoor een oplossing te vinden. Dagelijks aanpassen bij opstarten en beëindigen van de vaart wordt geadviseerd.

* Gegevens die door AIS worden uitgezonden zijn privacygevoelig en vallen onder de AVG-wet. De borging van privacy en de toepassing van AIS-gegevens blijven zoals bij de invoering afgesproken. De Nederlandse overheid en de CCR zijn niet van plan om AIS-gegevens te gebruiken voor andere doeleinden dan verkeers-management. Wanneer gehandhaafd wordt op basis van AIS-gegevens, wordt de AVG-wet overtreden.

De FVEN houdt in dit overleg de vinger aan de pols en zal er indien nodig verslag van doen.

Bron: Scheepspost

Ontwikkelingen rondom AIS

De werkgroep “AIS een goed ID” heeft een artikel gepubliceerd met een overzicht van de laatste ontwikkelingen rondom AIS/ECDIS.

Namens de FVEN neemt Klaus Spithost deel aan de werkgroep “AIS een goed ID”(1) van het Agentschap Telecom. In 2017 is vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (2) een evaluatie-enquête uitgevoerd onder schippers en AIS leveranciers om aanloopproblemen en omissies inzichtelijk te krijgen en waar nodig het systeem te verbeteren.

De werkgroep heeft nu in een artikel de laatste ontwikkelingen op een rijtje gezet.(3)

1) https://www.agentschaptelecom.nl/actueel/nieuws/2018/12/ CCR groep (CESNI)

2) https://www.ccr-zkr.org

3) https://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2019/05/Ontwikkelingen_AIS_ECDIS_mei 2019.pdf

Bron: LVBHB

Automatic Identification System (AIS) voor binnenvaart voortaan verplicht in heel North Sea Port gebied

Vanaf 1 november 2019 dienen binnenvaartschepen het Automatic Identification System, of afgekort AIS, ook in Terneuzen te gebruiken. Zo is het gebruik ervan voortaan in het hele havengebied verplicht.

North Sea Port kan voortaan van Vlissingen tot Gent alle vaarbewegingen makkelijker volgen, wat de veiligheid in het havengebied bevordert.

Tot voor kort gold de verplichting voor AIS bij binnenvaartschepen enkel in Vlissingen en in Gent. In Terneuzen moest dit niet. Door AIS ook in Terneuzen te verplichten, zijn de vaarbewegingen van binnenvaartschepen in het hele 60-kilometerlange grensoverschrijdende havengebied te traceren. Dit is niet enkel van belang voor schepen op doorvaart maar ook voor schepen die aan de kade liggen aangemeerd – goed voor een 50.000-tal binnenvaartschepen per jaar.

Veiligere scheepvaart

Als fusiehaven kan North Sea Port met inzet van dezelfde middelen meer eenvoud en uniformiteit brengen voor binnenvaartschippers, rederijen en bedrijven in het hele havengebied. Deze uniforme werkwijze maakt het verkeersmanagement makkelijker en verhoogt de veiligheid in het gebied. Ook voor de interactie tussen de binnenvaartschepen onderling is het AIS-signaal van belang.

Bron: Bureau Telematica Binnenvaart

Nieuwe internationale werkgroep voor standaarden met betrekking tot de informatietechnologie in de binnenvaart



CCR groep (CESNI)

De nieuwe permanente Werkgroep voor informatie-technologieën, die is ingesteld door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI), is op 13 en 14 juni 2019 van dit jaar voortvarend van start gegaan. Vertegenwoordigers van de bevoegde autoriteiten van zowel de lidstaten van de Europese Unie (EU) en Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) als de Europese binnenvaartorganisaties, waterpolitie, Europese Commissie, Donaucommissie en CCR hebben een werkprogramma voor de komende drie jaar opgesteld en een begin gemaakt met de uitvoering van dit programma. Eén van de aandachtspunten van de besprekingen was de integratie van de momenteel onafhankelijke Europese RIS Expert Groups (waarbij RIS staat voor River Information Services) in de processen en structuren van CESNI. De werkgroep zal de voorstellen die zijn ontwikkeld tijdens deze vergadering voorleggen aan het Comité, dat hierover op 15 oktober 2019 een beslissing zal nemen.

Het Comité heeft in november 2018 bij besluit de nieuwe permanente Werkgroep voor informatietechnologieën (CESNI/TI) ingesteld, die tot taak heeft het werkprogramma van het Comité op het gebied van

informatietechnologieën uit te voeren. Deze nieuwe werkgroep is de derde in zijn soort, waardoor geprofiteerd kan worden van de waardevolle ervaring die is opgedaan door de bestaande Werkgroepen voor technische voorschriften (CESNI/PT) en beroepskwalificaties (CESNI/QP). De hoofdtaken van CESNI/TI zijn het opstellen van technische standaarden op het gebied van de informatietechnologie, met inbegrip van RIS, het bevorderen van de goede omzetting van deze standaarden zowel voor RIS als op andere gebieden van de informatietechnologie en het ontwikkelen van richtsnoeren en analyses voor de standaarden inzake informatietechnologie. CESNI/TI zal op deze manier de koers uitzetten voor de digitalisering en automatisering van de binnenvaart en zo een bijdrage kunnen leveren aan de verduurzaming van deze vervoerswijze.

Naast werkzaamheden op het gebied van RIS voorziet het door CESNI/TI ontwikkelde werkprogramma belangrijke bijdragen aan de invoering van elektronische documenten en andere digitale hulpmiddelen in de binnenvaart, aan de veiligheidsaspecten van informatietechnologieën, aan de geautomatiseerde vaart en aan de ondersteuning van logistieke processen.

De leden van CESNI zien grote voordelen in de geleidelijke integratie van de bestaande RIS Expert Groups (Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS), Vessel Tracking and Tracing (VTT), Electronic Reporting International (ERI) en Notices to Skippers (NtS)) in de structuur en procedures van CESNI. CESNI/TI concentreert zich daarom in eerste instantie op het ontwikkelen van voorstellen voor een dergelijke integratie, in nauwe samenwerking met de betrokken deskundigengroepen.

Als eerste "officiële handeling" heeft de werkgroep haar voorzitter en diens plaatsvervanger benoemd. De heer Nils Braunroth, bevoegde referent bij het Bondsministerie van Verkeer en Digitale Infrastructuur en vertegenwoordiger van Duitsland in CESNI/TI, zal de werkgroep voorzitten voor de jaren 2019 en 2020 en de heer Brian Vrijaldenhoven, medewerker bij Rijkswaterstaat, hoofd van de ERI Expert Group en vertegenwoordiger van Nederland in CESNI/TI, zal de plaatsvervangend voorzitter zijn.

De heer Braunroth heeft een beroep op alle lidstaten van de EU en CCR gedaan om deskundigen voor de werkgroep aan te wijzen, voor zover zij dat nog niet hebben gedaan. Hij heeft tevens de erkende organisaties bij CESNI opgeroepen tot een actieve medewerking binnen CESNI/TI om een beslissende rol te spelen in de digitalisering van de binnenvaart.

Bron: CCR

VHF Data Exchange System komt eraan

Alle schepen die langer dan 20m zijn, hebben intussen een AIS aan boord. De ontwikkelingen staan echter niet stil en er wordt hard gewerkt aan een opvolger, die zeker in de drukke gebieden (nog) beter moet werken. Dit is VDES (VHF Data Exchange System). Dit jaar zijn de eerste proeven en vanaf 2021 begint de uitrol. Wanneer het verplicht wordt voor de wachtschepen is nog niet bekend, maar dat zal nog wel even duren. Wil je hier alles over weten? Lees dan de overview bij IALA (1) of als je alles bits en bytes wil leren (2)

1) https://www.iala-aism.org/product/vhd-data-exchange-system-vdes-overview-1117/

2) https://www.iala-aism.org/product/g1139-technical-specification-vdes/

Bron: Waterscouting

Communicatie apparatuur gestoord door LEDs



Het LED boordlicht wordt niet warm en smelt dus ook de sneeuw niet (Hendrik Bijnsdorp)

Verstoring van communicatieapparatuur door ledlampen, het blijkt een herkenbaar euvel. Verschillende schippers reageerden op het stuk over leds (light emitting diodes) uit de vorige EOC Info. Ook kwamen er tips binnen en we hebben ons licht opgestoken bij Agentschap Telecom. Tijd dus voor een update.

Ledlampen kunnen radiosignalen van communicatie-apparatuur zoals AIS en marifoon verstoren. Ook GPS en radar zijn er gevoelig voor. De lichtgevende stoorzender kan van alles zijn: een huis-tuin-en-keuken-ledlamp tot aan een navigatielantaarn op leds. Een verzekerde wees ons erop dat zijn nieuw gebouwde schip volledig is uitgerust met ledverlichting, binnen en buiten, inclusief de boordlichten. Die bestaan tegenwoordig ook in een goedgekeurde variant, te herkennen aan het keurmerk met het ankertje of stuurrad. Deze leds zijn uitgebreid getest, maar kunnen altijd nog een kleine storing geven; dat komt door de 'schakelende regelaar' in de lamp. Ook zijn ze prijzig, dus wie de investering niet kan of wil doen, kan beter de gloeilamp nog even in ere houden.

Onderzoek focust op de wal

Agentschap Telecom (AT) is een onderzoek gestart naar ledlampen en verstoring. De resultaten verschijnen dit voorjaar. "We hebben ons alleen gericht op huishoudelijke lampen", vertelt inspecteur Ron Molenkamp, die het onderzoek leidt. "We hebben 50 leveranciers lampen op laten sturen om te kijken welke wel en welke niet storen." Misschien logisch dat de focus op de wal ligt, daar branden immers de meeste leds. Maar AT is ook de waakhond van de ether op de binnenwateren. Molenkamp: "We weten dat

er verstoringen zijn van AIS en marifoon.

Alleen de ontvangst wordt verstoord, zelf zenden wordt niet gehinderd. Hoe dichter een ledlamp bij de antenne staat, hoe groter de kans op slechte ontvangst.” Wat is nu verstandig, wel of geen leds aan boord? “We kunnen doen zoals de Amerikaanse overheid, die adviseert op schepen alleen gloeilampen te gebruiken. Maar we zullen toch over moeten op led. Op dit moment heb ik geen concreet advies voor de scheepvaart. Wel kan ik melden dat ook de verstoringen op het water onze aandacht hebben.”

<u>Tips</u>

■ Gebruik alleen goedgekeurde navigatielantaarns, met symbool anker of stuurrad. Geeft geen 100% garantie, maar de storingsbron is in deze lampen beter afgeschermd.
■ De kans op storingen door leds in de woning, machinekamer of het gangboord is klein. Pas vooral op met leds dicht in de buurt van antennes en ontvangers, zoals boordlichten en lampen in de stuurhut. Vaak ontstaan problemen na aanpassing van bestaande verlichting, bijvoorbeeld als in een bestaand armatuur een gloeilamp wordt vervangen door een led-peertje. Dit soort led-vervangings-lampen geven de meeste storing.
■ Bij schepen die vanaf nieuwbouw zijn uitgerust met een led-systeem zijn minder problemen te verwachten.
■ Storingen kunnen via de voedingskabel zich terugverplaatsen naar het boordnet of overgedragen worden naar een naastliggende kabel. Denk aan de mast van een zeilboot, daar liggen de kabels van toplicht en marifoon vaak parallel.
■ Last van een storing? Begin de zoektocht naar de oorzaak bij wat het laatste is aangepast.

Bron: EOC nieuwsbrief

EU wil voorstel voor belasting op scheepsbrandstof

Op verzoek van Frankrijk, dat gesteund wordt door Nederland en verschillende EU lidstaten, moet de nieuwe Europese Commissie een voorstel voor een Europese belasting op scheepsbrandstof (in zee- en binnenvaart) en op vliegtuigkerosine uitwerken. Dat heeft een Franse woordvoerder bij de EU in Brussel bevestigd. Het voorstel wordt in de eerste helft van volgend jaar verwacht.

“Het is onverstandig dat er doelstellingen opgelegd worden voor de uitstoot van auto’s, maar niet voor vervuilende schepen en vliegtuigen”, verklaarde de Franse minister van economische zaken Bruno Le Maire dezer dagen in Brussel.

De scheepvaart en luchtvaartsector in Europa trekken plotseling weer de aandacht van de EU-lidstaten die – met de klimaatdoelstellingen als argument – via Brussel de kas van de Europese unie en de eigen nationale schatkist willen spekken. Het is namelijk de bedoeling van verschillende lidstaten om een deel van de zogeheten Europese belasting op energie naar hun eigen staatskas te laten terugvloeien en er een eigen bestemming aan te geven.

Bron: Scheepspost

Beantwoording kamervragen over vergroening van scheepsmotoren

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de schriftelijke vragen van het lid Schonis (D66) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de radio-uitzending ‘Overheid is rem op vergroening’ (ingezonden 5 februari 2019).

Vraag 1 Kent u de radio-uitzending ‘Overheid is rem op vergroening’? (1)

Antwoord 1 Ja.

Vraag 2
Wordt in de Green Deal uitvoering gegeven aan de motie-Sienot c.s. over meten aan de pijp (Kamerstuk 31409, nr.179)? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 2
In genoemde radio-uitzending wordt ten onrechte het beeld geschetst dat de motie-Sienot het afgelopen jaar niet werd uitgevoerd. De motie verzoekt mij meten aan de pijp op haalbaarheid te onderzoeken en de resultaten te betrekken bij het opstellen van de voorgenomen green deal. In juni vorig jaar is gestart met de evaluatie van de Green Deal COBALD.2 Op 1 februari 2019 heb ik de beschikking gekregen over het eindrapport. Ter informatie voeg ik dit rapport bij de antwoorden op deze vragen.
In het kader van de Green Deal COBALD is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van Continuous On Board Monitoring (COBM) van scheepsemissies en de mogelijkheden om hiermee een gelijkwaardig alternatief te bieden aan typegoedkeuring van motoren.
De Green Deal COBALD heeft helaas niet opgeleverd wat ik ervan had verwacht en gehoopt. Weliswaar kan met COBM een goed inzicht worden verkregen in de daadwerkelijke emissies van NOx, maar een goede roetmeting blijkt niet mogelijk. Daardoor is het niet mogelijk om COBM te zien als een volwaardig alternatief voor een proefstandmeting. Ook konden in het kader van deze Green Deal onvoldoende conclusies worden getrokken over vergelijkingen van bestaande motoren met nieuwe CCR II motoren. Daarvoor werden in het kader van dit project te weinig gegevens beschikbaar gesteld. Sowieso bleek de bereidheid om data te delen, zowel bij fabrikanten van sensoren als bij scheepseigenaren, in het kader van de Green Deal COBALD zeer gering.

Ik zie nog wel kansen voor meten aan de pijp ten behoeve van monitoring en signalering van emissies. Dit ben ik met de sector aan het verkennen. Daaraan zal in de komende Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens aandacht worden besteed.

Vraag 3
Hoe gaat u in de Green Deal Scheepvaart ervoor zorgen dat de normering van oude scheepsmotoren er niet toe leidt dat oude schepen versneld uit de vaart genomen moeten worden?

Antwoord 3
Het doel is te komen tot een binnenvaart die in 2050 nagenoeg emissieloos en klimaatneutraal is. Tot op heden heeft er geen normering van oude scheepsmotoren plaatsgevonden en het is ook niet mijn intentie om dat in het kader van de green deal wel te doen. Er is dus ook geen sprake van versneld uit de vaart moeten nemen als gevolg van normering van oude motoren. Wel staat de hele binnenvaartsector voor een vergroeningsopgave. Met alle partijen die bij de green deal betrokken zijn wil ik de best mogelijke afspraken maken om deze vergroening te bewerkstelligen. Dat wil zeggen ambitieuze vergroeningsplannen, gekoppeld aan een realistisch tijdpad en de mogelijkheid voor ondernemers om investeringen terug te verdienen.

Vraag 4
Op welke wijze gaat u ervoor zorg dragen dat de normering van scheepvaartmotoren niet leidt tot faillissement van de binnenvaarders?

Antwoord 4
In het kader van de vergroeningsopgave zullen alle binnenvaartondernemers vroeg of laat voor een investeringsbeslissing komen te staan. Ik wil daarbij met de partijen bij de green deal zoeken naar een manier waarbij de ondernemer weet welke beslissing hij op dat moment het beste kan nemen. Ook streef ik ernaar de vergroening voor iedereen betaalbaar te houden. In het kader daarvan wordt nu een voorstudie gestart door het Expertise en Innovatiecentrum Binnenvaart naar mogelijke financiering van de vergroening. Dat moet later dit jaar leiden tot een studie die Europees-breed wordt uitgevoerd. Een investeringsfonds, waarover de motie-Sienot eveneens spreekt, is ook een van de opties die zal worden onderzocht.

Vraag 5
Kunt u toelichten op welke wijze de transitie naar waterstofmotoren op binnenvaartschepen wordt gestimuleerd?

Antwoord 5
Voor het gebruik van alternatieve brandstoffen, zoals waterstof, is nog veel technische ontwikkeling nodig. Hierbij wordt gekeken naar alle mogelijke manieren van emissieloos varen. Dus niet alleen naar waterstof, maar ook naar bijvoorbeeld batterij-elektrisch varen en varen met brandstofcellen met bijvoorbeeld methanol. Dit stimuleer ik door middel van de Tijdelijke subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart (IDB).

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Het volledige rapport over vergroening van scheepsmotoren is te lezen op https://www.rijksoverheid.nl > documenten > rapporten > 2019/02/15 > ein...

Bron: Tweede Kamer brief IENW/BSK-2019/25528

Hoofdlijnen reacties internetconsultatie regeling zuivering toiletwater pleziervaart

De internetconsultatie liep van 18 april tot en met 16 mei 2019.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van de Regeling lozen buiten inrichtingen (Rlbi). Doel daarbij is bescherming van de zwemmers in het oppervlaktewater. Sinds 2009 geldt een verbod om ongezuiverd toiletwater van pleziervaartuigen te lozen, maar dit wordt op grote schaal overtreden. Ook een opslagtank aan boord kan nadelen hebben. Als NIET-VERPLICHT alternatief biedt de nieuwe regeling de mogelijkheid van een zuiveringsinstallatie (die voldoet aan de eisen) aan boord. Na goede zuivering mag toiletwater dan wél geloosd worden. Doel van deze wijziging is om eigenaren van pleziervaartuigen de mogelijkheid te bieden om op hun schip een zuiveringsvoorziening voor toiletwater te plaatsen en te gebruiken. Daarmee wordt een alternatief geboden voor de opslagtank voor toiletwater, die regelmatig moet worden leeggepompt bij jachthavens met een ontvangstinstallatie.

Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen

Een feit is dat sinds 2009 het verboden is om ongezuiverd toiletwater te lozen, maar dit wordt op grote schaal overtreden. Aan eigenaren van pleziervaartuigen wordt nu een alternatief geboden voor de opslagtank aan boord. Naar verwachting zal dit alternatief door velen als aantrekkelijk worden beschouwd, onder meer omdat de opslagtank veel ruimte inneemt, extra ballast vormt en soms geuren verspreidt, of omdat men knelpunten ervaart met het gebruik van de ontvangstinstallaties in jachthavens. Fabrikanten en leveranciers van zuiveringsvoorzieningen voor toiletwater krijgen met de regeling de mogelijkheid om apparatuur op de markt te brengen. Dit onder de voorwaarde dat het gezuiverde water voldoet aan de Europese normen voor zwemwater en voor de apparatuur een typegoedkeuring is afgegeven, zoals beschreven in de regeling. De verwachting is dat er een positief effect zal zijn op de bescherming van de gezondheid van zwemmers in oppervlaktewater. De waterbeheerders (waterschappen en Rijkswaterstaat) hebben belang bij vermindering van de lozingen van ongezuiverd toiletwater in het oppervlaktewater door pleziervaartuigen. Het is de bedoeling om in het vervolgtraject (een wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving) de handhaafbaarheid van de regelgeving ter verbeteren. Meer hierover is te lezen in de Toelichting van de regeling.

De internetconsultatie

Men kon een reactie geven op alle onderdelen van de conceptregeling en de bijbehorende toelichting. In totaal zijn er 110 reacties binnengekomen, waaronder een aantal dubbele, zodat er in totaal 107 participanten hebben gereageerd. Hiervan zijn er 100 openbaar.

Voor het overgrote deel waren dit particulieren (ca 93 %), ook hebben enkele watersportorganisaties, belangenorganisaties, een politieke partij in het bestuur van een van waterschap (niet openbaar) en een provincie gereageerd (ca 7%). Het betreft: Watersportvereniging Alphen aan den Rijn, de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers, het Watersportverbond, Stichting Federatie Varend Erfgoed Nederland, Stichting Verbond Nederlandse Motorbootsport, de HISWA Vereniging, de Nederlandse Jachtbouw Industrie alsmede de Provincie Fryslân.

Kernpunten van de internetconsultatie

• Het overgrote deel (ca 88 % van de participanten, in overgrote meerderheid particulieren), wijst de Regeling zonder meer af. Zij zijn onder meer van mening dat de maatregelen in het wetsvoorstel niet haalbaar zijn voor de pleziervaart, en een negatief effect hebben op de continuïteit van de watersport. Echter, hieruit blijkt dat er een misverstand was bij veel van de indieners: Immers, het gaat hier om een extra mogelijkheid voor bootbezitters, NIET om een verplichte investering. Deze misvatting is waarschijnlijk mede veroorzaakt door berichten in de media, waarin gesteld werd (soms zelfs in de kop van het artikel) dat zuivering aan boord verplicht werd.

• Ca 12% van de participanten, waaronder veel watersportorganisaties alsmede de provincie Fryslân, reageert in principe welwillend op het voorstel en geeft onder meer aan dat schoon water in het belang is van iedereen. Wel plaatst het merendeel van deze groep kanttekeningen over de uitwerking en de haalbaarheid van een aantal maatregelen die in het voorstel staan. De argumenten die hierbij naar voren worden gebracht zijn in grote lijnen dezelfde als die van de tegenstanders van de Regeling.

Argumenten

De argumenten die naar voren werden gebracht kunnen onder de hiernavolgende thema's worden ondergebracht:

Overbodigheid regeling

Een grote groep participanten (ca 32%) is van mening dat de regeling voor de pleziervaart overbodig is. De meest toonaangevende opmerkingen zijn:

• De pleziervaart heeft een marginaal karakter, daar de pleziervaart over het algemeen maar enkele weken per jaar wordt beoefend, en dus maar een kleine vervuiler is i.t.t. de beroepsvaart;

• De mentaliteit van de watersporter is niet gericht op vervuiling, en watersporters zijn heel milieubewust. Er wordt nauwelijks van het scheepstoilet gebruik gemaakt, en sanitaire voorzieningen aan de wal worden druk bezocht;

• Betwijfeld wordt op de kwaliteit van het water met de Regeling beter zal worden.

Toepassing van de regeling op de beroepsvaart

Ca 30% van de participanten vindt het onrechtvaardig dat alleen de pleziervaart wordt aangesproken, en vraagt zich af waarom de beroepsvaart kennelijk wordt ontzien, daar dit in hun ogen een veel grotere vervuiler is (meer dagen per jaar op het water, en meer personen aan boord).

Knelpunten in de regelgeving

Ca 40% van de participanten ziet een of meerdere knelpunten in de voorgestelde regelgeving. Het gaat hier met name om de volgende punten:

• Kosten voor de pleziervaarder:

o Men vreest dat de watersport een elite-aangelegenheid zal worden die vooral voor gepensioneerden steeds moeilijker te betalen is;

o Men heeft al geïnvesteerd in een vuilwatertank en gevreesd wordt dat dit kapitaalvernietiging is geweest;

o De waterrecreatie is door de vergrijzing al enigszins op zijn retour, en de voorgestelde maatregelen doen hieraan geen goed.

• Toepassing verzegeling vuilwatertank: Ca 19% van de participanten, waaronder enkele watersportorganisaties, maakt bezwaar tegen verzegeling (een aspect dat overigens niet in het onderhavige voorstel geregeld wordt). De meest genoemde opmerkingen zijn:

o Schepen verblijven soms ook op zee of in het buitenland, waar lozing wel is toegestaan. Ook wordt gevreesd voor kosten en rompslomp;

o Voor iedere winter moet de vuilwatertank worden doorgespoeld en worden beschermd tegen de vorst. Dit kan niet meer met een verzegeling;

o In de Tweede Kamermotie die mede aanleiding is geweest voor dit voornemen wordt gerefereerd aan de situatie in de USA waar verzegeling toegepast zou worden. Dat is onjuist, de federale Clean Water Act aldaar vereist slechts het borgbaar zijn (door de eigenaar van het vaartuig) van de buitenboordafsluiter. Het betreft hier een essentieel verschil, borging is praktischer en veiliger;

o Volgens EU richtlijnen mogen lidstaten niet het vrije verkeer belemmeren van vaartuigen die aan de eisen van deze richtlijnen voldoen. Borgen van de buitenafvoer aansluiting is toegestaan, het verzegelen ervan zal echter in strijd zijn met deze richtlijn;

o De provincie Fryslân heeft een ietwat afwijkend standpunt hierin. De participant geeft aan in principe niet tegen verzegeling te zijn, maar stelt daarbij wel als voorwaarde dat het verplichten van de verzegeling van de vuilwatertank moet samengaan met een goed dekkend netwerk van openbaar toegankelijke innamestations voor vuilwater. Voor buitengaats lozen kan dan worden gekozen voor een automatische verzegeling, die echter nog niet beschikbaar is op de Nederlandse markt.

• Handhaving: Ca 7% van de participanten merkt op dat deze regelgeving nauwelijks te handhaven zal zijn. Hierbij wordt onder andere verwezen naar het feit dat het controleapparaat nu al zwaar belast is en nauwelijks bij machte is om de wet van 2009 te handhaven.

• Beschikbaarheid en mogelijkheid tot toepassing zuiveringsinstallatie: Ca 30% van de participanten wijst erop dat er momenteel nog geen zuiveringsinstallaties op de Nederlandse markt verkrijgbaar zijn, en dat het lastig zou zijn deze installaties in te bouwen in kleinere schepen. Zuiveringsnormen waaraan het te lozen toiletwater moet voldoen, zijn alleen zinvol als de zuiveringsinstallatie zodanig kan worden ontworpen dat inbouw en onderhoud simpel is, de aanschafprijs laag genoeg en dus op nagenoeg alle pleziervaartuigen geplaatst kan worden.

• Afstemming binnen de EU: Ca 6% van de participanten voorziet problemen m.b.t. het varen in het buitenland, en het verblijf van buitenlandse schepen in Nederland. Enkele argumenten zijn:

o Pleziervaart met een vuilwatertank die over de landsgrenzen heen gaat wordt geconfronteerd met het feit dat er in omringende landen geen of onvoldoende afpompinstallaties zijn;

o Een aantal watersportorganisaties geeft aan dat afstemming met andere EU landen over de normering voor gezuiverd toiletwater wenselijk is, daar dit bij invoering van vergelijkbare maatregelen in omringende landen conflicten en verwarring kan voorkomen;

o Als voorbeeld wordt genoemd dat het verzegelen in strijd is met EU richtlijnen.

Huidig systeem voor inname en opslag van afvalwater

Ca 25% van de participanten geeft aan dat het huidige systeem van vuilwaterafgifte niet voldoet. De meest toonaangevende argumenten zijn:

• Sinds enige jaren zijn afgifte-installaties verplicht, maar er zijn nog steeds weinig installaties die goed functioneren;

• Nergens in enige wet- en regelgeving worden eisen gesteld aan de wijze waarop de inname van vuil water moet geschieden;

• Bij veel jachthavens waar een afzuiginstallatie staat is deze "buiten werking" of worden hoge kosten gevraagd voor het gebruik ervan;

• Vaak zijn er lange wachttijden voor de vuilwaterafgifte;

• Er zouden meer openbare lozingspunten en toiletten langs de vaarwegen moeten worden geplaatst op geschikte locaties.

De provincie Fryslân geeft aan dat elke jachthaven met meer dan 50 ligplaatsen is verplicht een vuilwaterstation te plaatsen, maar dat er ook behoefte is aan uitpompmogelijkheden op openbare

plekken, bijvoorbeeld langs drukke vaarroutes en bij recreatie-eilandjes. Om dit te optimaliseren, wordt in Fryslân op dit moment een onderzoek gedaan (in opdracht van de Friese gemeenten, de Provincie en het Wetterskip) naar de behoefte en dekkingsgraad van de innamepunten. Hiermee wordt binnen de provincie Fryslân bekeken of er een uitvoeringsplan opgesteld kan worden.

Milieutechnische aanleidingen voor de regelgeving

Ca 23 % van de participanten stelt vragen en heeft opmerkingen over de milieutechnische aanleidingen voor deze regelgeving. De meest gehoorde opmerkingen zijn:

• Het onwel worden van een Elfstedentochtzwemmer zou niet de exclusieve aanleiding mogen zijn voor wetgeving, temeer daar nog niet vaststaat dat vervuiling de werkelijke oorzaak is.

• De pleziervaart is niet de grootste vervuiler die moet worden aangepakt. Er zijn veel meer andere en grotere vervuilers, zoals de veeteelt, watervogels en industrie die op het water loost.

• De maatregel is ongenuanceerd:

o Er worden kanttekeningen geplaatst bij de toegepaste meetmethodes;

o De milieubelasting in een klein meertje is heel anders dan op groot water;

o Uit metingen is gebleken dat het vaarwater niet aan de zwemwater-eisen voldoet als er sprake is van grote nautische evenementen bij afmeergelegenheden waar onvoldoende sanitaire voorzieningen zijn. Op andere wateren, verreweg het grootste deel, is er geen sprake van enige overschrijding van de zwemwatereisen.

Alternatieve aanpak

Ca 22% van de participanten doet alternatieve voorstellen voor de voorgestelde regelgeving. De meest toonaangevende hiervan zijn:

• Uitbreiding van afzuigvoorzieningen (en controle op beschikbaarheid en goede werking daarvan), en met name ook verplichten van lokale en regionale overheden om bij openbare aanlegplaatsen toiletvoorzieningen aan te brengen;

• Het lozingsverbod voor urine opheffen, en voor de ontlasting een oplossing zoeken, zoals een droogtoilet;

• Drijvende toilethuisjes toepassen;

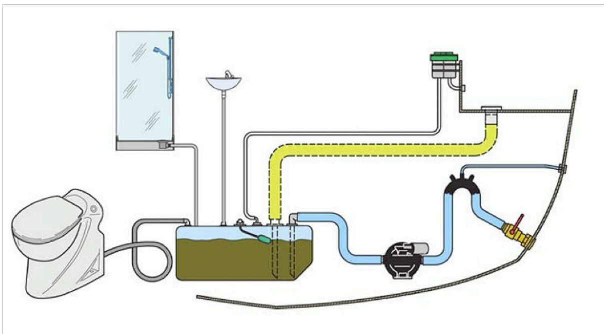
• Biologische zuivering toepassen;

• Subsidieregelingen instellen voor zuiveringsinstallaties en nieuwe zuiveringstechnieken;

• Opstarten van een grote bewustwordingscampagne onder watersporters.

Bron: Overheid.nl

Toiletwater zuiveren mag, maar vanaf 2021 regeling voor verzegelen van toiletafsluiters



Vuilwatersysteem

Na ruim 10 jaar intensieve lobby van HISWA Vereniging – ondernemersorganisatie voor de jachtbouw en watersport – is het watersporters toegestaan om toiletwater zelf te zuiveren aan boord van hun pleziervaartuig. Bootbezitters mogen toiletwater namelijk niet zo maar overboord pompen. Dat werd in 2009 vastgelegd in het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen. Vuilwatertanks en droogkorrels waren tot nu toe de alternatieven. Daar komen nu zuiveringssystemen bij.

Hiervoor hebben watersporters een zuiveringssysteem aan boord nodig. Volgens de HISWA biedt dit grote voordelen in vergelijking tot bijvoorbeeld het inbouwen van een vuilwatertank. Een vuilwatertank is relatief duur en kan stankoverlast geven. Veel jachten hebben echter al een vuilwatertank. Wat een zuiveringsinstallatie gaat kosten weet nog niemand.

De nieuwe regeling staat toe dat urine ongezuiverd kan worden geloosd. In de nieuwe Omgevingswet die naar verwachting in 2021 ingaat, komt waarschijnlijk een regeling voor het verzegelen van afsluiters voor boord toiletten en vuilwatertanks. Daarover wordt nog overleg gevoerd met de watersportpartijen waaronder Watersportverbond en HISWA Vereniging.

Op dit moment zijn er nog weinig passende zuiveringssystemen op de markt. “Hier liggen kansen voor leveranciers in de watersportsector. Wij gaan direct met hen in gesprek om de ontwikkeling van dergelijke zuiveringssystemen te stimuleren. Onder de voorwaarde dat het gezuiverde water voldoet aan de Europese normen voor zwemwater. Daar zullen zwemmers ook blij mee zijn”, besluit Van den Heuvel.

Bron: Scheepspost

Toezeggingen verzegeling vuilwatertanks pleziervaart

Verzegeling van vuilwatertanks in de pleziervaart

In een aangenomen motie vraagt uw Kamer naar de mogelijkheden om vuilwaterlozingen door de pleziervaart tegen te gaan. Momenteel wordt er gewerkt aan een wijziging van de Regeling lozen buiten inrichtingen (Rlbi) om het gebruik van zuiveringsvoorzieningen aan boord van pleziervaartuigen mogelijk te maken. Eerder werd verwacht dat deze wijziging op 1 april 2019 in werking zou kunnen treden. Er is inmiddels gebleken dat het ontwerp van de regeling de notificatieprocedure moet doorlopen, waarvan de doorlooptijd in principe drie maanden bedraagt. De verwachting nu is dat de wijziging medio 2019 in werking zou kunnen treden. Parallel aan de start van de notificatieprocedure wordt de ontwerpregeling voor commentaar gepubliceerd op https://www.internetconsultatie.nl//.

Nadat de Rlbi gewijzigd is, worden de voorschriften opgenomen in een ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). De intentie is om dan voorschriften toe te voegen waarmee de mogelijkheden tot handhaving van het lozingsverbod van ongezuiverd toiletwater verbeterd worden. In lijn met de motie 35 000 J, nr. 13, van dhr. De Groot (D66) wordt daarbij gedacht aan het aanbrengen van een verzegeling, waarmee voorkomen wordt dat de afsluiter geopend wordt indien het pleziervaartuig zich op binnenwateren bevindt. Bij de nadere invulling van deze regelgeving zullen uiteraard de belanghebbende organisaties betrokken worden. Het ontwerp tot wijziging van het Bal zal ook voor inspraak gepubliceerd worden. Planning is dat het wijzigingsbesluit gelijktijdig met de Omgevingswet op 1 januari 2021 in werking treedt.

Bron: Kamerbrief Tweede Kamer IENW/BSK-2019/51508

Nieuwe wetgeving lozen toiletwater

Per 1 oktober 2019 is er een nieuwe regeling met betrekking tot het lozen van toiletwater vanaf recreatievaartuigen. De Regeling lozen buiten inrichtingen is aangevuld waardoor het voortaan onder voorwaarden is toegestaan om toiletwater van recreatieschepen te lozen. Dat heeft minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat bekend gemaakt. De nieuwe regels staan nu het zuiveren van toiletwater aan boord van recreatieschepen toe. Toiletwater dat door een zuiveringsvoorziening aan boord is geleid en voldoet aan de gestelde eisen mag daardoor voortaan worden geloosd. Lees hier verder https://www.varendoejesamen.nl/kenniscentrum/artikel/gezuiverd-toiletwater-recreatieschepen-mag-voortaan-geloosd-worden

Het wachten is nog wel op betaalbare en niet te grote en niet kwetsbare en vervolgens ook goedgekeurde installaties die aan boord van een plezierjacht het afvalwater kunnen zuiveren.

Naast het zelf zuiveren wordt in de nieuwe Omgevingswet, naar verwachting in 2021, opgenomen dat het verzegelen van de afsluiters van de lozingspunten van toiletten en vuilwatertanks. Wie de nieuwe regeling(1) goed leest ziet dat de norm voor water dat geloosd mag worden eigenlijk

betekent dat urine nu wel ongezuiverd mag worden geloosd omdat daar geen bacteriÎn in zitten. Als dat inderdaad zo bedoeld is, dan wordt de handhaving er niet makkelijker op.

Een en ander is het gevolg van een lobby van de Hiswa, maar vooral van een motie van D'66 kamerlid De Groot - inderdaad die van de halvering van de veestapel - eerder dit jaar waarin de Tweedekamer de minister dwingt tot maatregels omdat het lozingsverbod voor pleziervaartuigen niet effectief zou zijn. Belangenorganisaties voelen niets voor zo'n verplichte verzegeling (2) en zien veel praktische bezwaren, bijvoorbeeld bij de handhaving.

1) https://wetten.overheid.nl/BWBR0029887/2019-10-01

2) https://www.motorboot.com/lozingsverbod-onder-de-loep/

Bron: Vaarwijzer

Lozingsverbod afvalwater chartervaart komt eerder

De overgangsregeling voor het lozen van scheepsafvalwater in het oppervlaktewater door de zeilcharter- en motorpassagiersvaart wordt aanzienlijk verkort.

Een totaal lozingsverbod is nu nog voorzien in 2045, maar als het aan 'Brussel' ligt, wordt dat uiterlijk 2030. Daarvoor waarschuwt de brancheorganisatie voor de chartervaart BBZ. 'We kunnen dit nooit alleen redden. De overheid zal echt moeten helpen.'

BBZ-directeur Paul van Ommen woonde onlangs een CESNI-vergadering over dit onderwerp bij in Straatsburg. Dit Europese comité werkt technische standaarden voor de binnenvaart uit. Van Ommen: 'CESNI is samengesteld uit delegaties van ministeries vanuit de EU-lidstaten. De discussie gaat over motoren, stabiliteit, elektrische installaties en nu dus over het lozen van afvalwater. De regeringsvertegenwoordigers zitten vooraan; zij hebben een stem. In een ring daaromheen zitten toehoorders en belanghebbenden. Zoals European Maritime Heritage (EMH), dat ik vertegenwoordig. Deze buitenring kan spreektijd aanvragen, maar mag niet meebeslissen.'

Lees het uitgebreide artikel van Gijs van Hesteren in de papieren of digitale Schutteveaer, alleen voor Schuttevaer-abonnees.
http://weekbladschuttevaer.ned.newsmemory.com/default.php?token=929cfe39df4c8aabb4e52d30bc5ff110d2352a51

Bron: Zeepost

Vuilwater lozingsverbod over tien jaar kleine passagiersschepen

Bestaande passagiersschepen met 12 tot 50 passagiers zullen vervroegd een vuilwatertank moeten hebben. De verplichting stond voor 2045 maar zal hoogstwaarschijnlijk naar 2030 gaan, 15 jaar eerder. Het CESNI comité, dat afgelopen dinsdag over dit onderwerp vergaderde in Straatsburg, wil eerst een impact assesment uitvoeren en zal dan hoogstwaarschijnlijk overgaan tot aanpassing van de datum. CESNI wil de datum in lijn brengen met het voorstel van het CDNI (verdragstaten die afspraken hebben gemaakt over afvalstoffen in de binnenvaart) om het lozingsverbod van afvalwater per 2030 ook te laten gelden voor deze categorie schepen.

Dus, kort samengevat, CDNI wil dat er vanaf 2030 niet meer op het oppervlaktewater wordt geloosd en CESNI wil verplichten dat ook bestaande schepen tegen die tijd een opvangtank hebben. CDNI verplicht dat ook de verdragstaten opvanginstallaties aanleggen voor schepen.

Paul van Ommen was namens European Maritime Heritage (EMH), toehoorder bij de CESNI vergaderingen, aanwezig in Straatsburg en probeerde begrip te krijgen voor de positie van de kleine passagiersvaart.

"De overgangstermijn voor het hebben van een tank in 2045 heeft te maken met de impact van de maatregel voor kleine schepen. Die stond niet voor niets ver weg. Tegelijkertijd zien we dat de maatschappelijke druk toeneemt en dat kennelijk vrijwel alle delegaties zijn voor aanpassing van de technische eisen. De Franse delegatie wees op het belang van ontvangstinstallaties aan de wal en de noodzaak van een speurtocht naar bruikbare zuiveringsinstallaties aan boord. Dat onderschrijven wij. De overheid zal ook aan de slag moeten. De schepen kunnen dit niet doen zonder een meewerkende overheid."

Bron: Zeepost

Lozingsverbod uitgebreid naar de kleine passagiersvaart

Dankzij een motie van D'66 moet de minister het bestaande lozingsverbod voor de pleziervaart beter gaan handhaven of komen met aanvullende regels. Wij schreven daar al eerder over. Veel boze watersporters reageerden met de opmerking waarom wij wel en de beroepsvaart dan niet?. Een geluid dat kennelijk in Brussel wel gehoor krijgt.
Bestaande passagiersschepen met 12 tot 50 passagiers zullen vervroegd een vuilwatertank moeten hebben. De verplichting stond voor 2045 maar zal hoogstwaarschijnlijk naar 2030 gaan, 15 jaar eerder. Het CESNI comité, dat afgelopen dinsdag over dit onderwerp vergaderde in Straatsburg, wil eerst een impact assessment uitvoeren en zal dan hoogstwaarschijnlijk overgaan tot aanpassing van de datum. CESNI wil de datum in lijn brengen met het voorstel van het CDNI (verdragstaten die afspraken hebben gemaakt over afvalstoffen in de binnenvaart) om het lozingsverbod van afvalwater per 2030 ook te laten gelden voor deze categorie schepen. Een maatregel die vooral voor de chartervaart gevolgen zal hebben, maar wellicht op termijn ook positieve gevolgen heeft voor het aantal stations waar afvalwater kan worden afgegeven.

Bron: Vaarwijzer

Platformbijeenkomst mobiel erfgoed over brandstoffen en duurzaamheid

Brandstof is voor veel mobiel erfgoed van groot belang. Kolen, diesel, kerosine: fossiele brandstoffen hebben de revolutie van de mobiliteit mogelijk gemaakt. Voor veel

mobiel erfgoed is die fossiele brandstof deel van de identiteit, de waarde van het erfgoed.

De Nederlandse samenleving is volop bezig met een energietransitie. Daarbij wordt gestreefd naar een nieuwe economie, die z'n kracht put uit duurzame energie. Hoe gaat het mobiel erfgoed hiermee om? Is de energietransitie een bedreiging waartegen alleen verzet mogelijk is om het behoud van mobiel erfgoed veilig te stellen? Of zijn er andere wegen die we kunnen bewandelen? Biedt de energietransitie ook kansen om het mobiel erfgoed een toekomst te geven? Is er misschien zelfs een rol weggelegd voor het mobiel erfgoedveld als innovator?

Op de vierde platformbijeenkomst Mobiel Erfgoed wordt gezocht naar de kansen die de energietransitie biedt om mobiel erfgoed ook in de toekomst een volwaardige plaats in de samenleving te geven. Kan mobiel erfgoed innoveren? Moet mobiel erfgoed meebewegen? Is mobiel erfgoed misschien in staat om voorop te lopen? Sprekers uit de mobiel-erfgoedsector, de onderzoekswereld en uit politiek-bestuurlijke kring geven hun visie op dit prangende vraagstuk.

De platformbijeenkomsten Mobiel Erfgoed zijn een initiatief van de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). Tweemaal per jaar worden actuele thema's geagendeerd en besproken. De bijeenkomsten zijn bedoeld voor alle betrokkenen bij het mobiel erfgoed, van eigenaar tot ambtenaar, van liefhebber tot professional. Op eerdere bijeenkomsten stonden citymarketing, historische infrastructuur en fondsen en filantropen centraal.

Wat: Platformbijeenkomst over mobiel erfgoed en brandstoffen.
Wanneer: woensdag 11 december 2019, 13.30 – 17.00 uur
Waar: Kinderdijkzaal RCE, Smallepad 5, 3811 MG Amersfoort[1]

1) De bijeenkomst is gratis, maar u dient zich wel aan te melden via de RCE. https://www.cultureelerfgoed.nl/actueel/agenda//2019/12/11/platform-mobiel-erfgoed .

Bron: Scheepspost

40 miljoen euro voor erfgoed in leefomgeving van de toekomst

Hoe maak je historische stads- en dorpskernen aardgasvrij en energieneutraal? En hoe ga je om met monumentale woningen in krimpgebieden? Wat kunnen we leren van waterbeheer in het verleden bij hedendaagse wateroverlast? Minister Van Engelshoven trekt € 20 miljoen uit om met behulp van erfgoed oplossingen te zoeken voor dit soort uitdagingen. Gemeentes en provincies verdubbelen dit bedrag tot een totaal van ongeveer € 40 miljoen. Op 21 februari 2019 ondertekende de minister met overheden en maatschappelijke organisaties de Erfgoed Deal in Madurodam.

De Federatie Instandhouding Monumenten (FIM), de erfgoedkoepel waar ook de FVEN lid van is, heeft vanmorgen de Erfgoed Deal mede ondertekend. FIM krijgt 0,5 fte voor deelname aan projectbureau verduurzaming erfgoed.

Van Engelshoven: "De komende jaren staan we voor grote ruimtelijke opgaven: wijken moeten worden verduurzaamd, nieuwe energie moet worden opgewekt en getransporteerd. Bij de inrichting van onze leefomgeving moeten we rekening houden met wateroverlast, droogte én hitte. En onze steden groeien verder terwijl in andere gebieden bevolkingsdaling en leegstand problemen veroorzaken. Al deze opgaven raken onherroepelijk ook monumentale panden, historische stads- en dorpskernen en eeuwenoude landschappen. Bij de opgaven voor de toekomst kunnen we leren van ons erfgoed. En daarmee kunnen we ons erfgoed veiligstellen voor de toekomst".

Erfgoed Deal
In de Erfgoed Deal worden afspraken gemaakt over het behoud en het gebruik van erfgoed bij de grote ruimtelijke opgaven van dit moment: energietransitie en verduurzaming, klimaatadaptatie en stedelijke groei en krimp. Oude landschapsstructuren kunnen zo leidend zijn bij de inrichting van beekdalen om water vast te houden en historische zichtlijnen kunnen een belangrijk uitgangspunt zijn bij hoogbouwvisies. Door goede initiatieven en projecten vanuit de Erfgoed Deal financieel te ondersteunen en bij elkaar te brengen in een uitvoeringsprogramma zorgen we voor een betere en mooiere leefomgeving waarin ons verleden nog herkenbaar is.

De Erfgoed Deal is een samenwerkingsverband tussen de ministeries OCW, BZK, IenW en LNV, Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Federatie Grote Monumentengemeenten, Federatie Instandhouding Monumenten, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, LandschappenNL, het Rijksvastgoedbedrijf en de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit.

Bron: Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Mobiel Erfgoed Centrum begint Pilot Duurzame Schepen

Het Mobiel Erfgoed Centrum begeleidt een nieuw project: 'Pilot Duurzame Schepen', waarvoor een Werkgroep Duurzame Schepen is opgericht. Dit project is een vervolg op de 'Expertmeeting verduurzaming Varend Erfgoed', die het Mobiel Erfgoed Centrum organiseerde op 19 mei 2018. De Stichting Erfgoedhavens Rotterdam, waar zo'n 150 historische schepen liggen, heeft dit project aangevraagd.

Wens om uit te zoeken wat mogelijk is
De reacties van het publiek tijdens de expertmeeting waren



Koningspoort (Janneke Bos)

positief. Ook bij de startbijeenkomst van dit project op de Scheepshelling Koningspoort op 23 januari 2019, waren er veel enthousiaste reacties. Het doel van de werkgroep is om de mogelijkheden, interesse en het draagvlak voor het verduurzamen van Varend Erfgoed te vergroten.

Zes stappen om het doel te halen
Het project bevat zes stappen: verkenning van de belangstelling, opzetten werkgroep 'Duurzame Schepen', contact leggen met leveranciers, onderzoeken van financieringsmogelijkheden, de effecten monitoren en het publiceren van de resultaten, om de opgedane ervaringen zo breed mogelijk te delen.

https://www.mobielerfgoedcentrum.nl/pilotduurzameschepen

Bron: Scheepspost

BBZ zet Veiligheidskompas.eu online



Veiligheidskompas

Onder de naam http://veiligheidskompas.eu is de BBZ gestart met het online delen van kennis. Onderwerpen die te maken hebben met veiligheid aan boord worden hier verzameld en gedeeld. De informatie richt zich voornamelijk op bemanningsleden en scheepseigenaren van de chartervaart en op studenten van de Enkhuizer Zeevaartschool, maar het is ook interessant voor de niet-beroepsmatig varende vloot.

Er wordt veel gevraagd van scheepsbemanningen, zeker in de passagiersvaart. De verantwoordelijkheden zijn groot. Men moet over concrete vaardigheden beschikken, zoals het operationeel houden van de motor, het inspecteren van de watertanks, en het onderhoud aan rondhouten. Maar ook wordt er een beroep gedaan op de "zachte vaardigheden" zoals het omgaan met gasten en kwetsbare groepen en het creëren van een veilige werkplek waarin de bemanning optimaal kan functioneren.

Paul van Ommen, directeur van de BBZ: "In de sector is veel kennis aanwezig en die willen wij documenteren. Maar er zal ook aandacht zijn voor nieuwe benaderingen of discussies, ook van buiten onze sector. De ontwikkeling op veiligheidsgebied staat nooit stil en op Veiligheidskompas willen wij dat volgen."

Regelmatig organiseert de BBZ-bijeenkomsten en workshops om kennis op te doen en te delen. Nu is daar een online medium bijgekomen. Op het Veiligheidskompas verzamelt de BBZ al die kennis op één centrale plek en zorgt ervoor dat iedereen, dus niet alleen BBZ leden, er altijd direct bij kan. Het idee is dat er een archief ontstaat dat gestaag wordt uitgebouwd.
Het opzetten van het Veiligheidskompas is financieel ondersteund door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de leden van de BBZ. De invulling moet de sector zelf doen.

Bijdragen voor het kenniscentrum zijn welkom. Neem daarvoor contact op met pam@debbz.nl of bel 0228 321190

Bron: Scheepspost

Risico op houtrot in masten bruine vloot nog steeds groot

Het risico op houtrot in scheepsmasten van de bruine vloot is nog steeds groot. Dat stelt de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van een recent dodelijk ongeval veroorzaakt door een verrotte houten mast op een scheepswerf in Zaandam. Op 20 maart 2019 werd bij een mastinspectie een houten mast gestreken met behulp van een walkraan. Tijdens het strijken van de mast brak de steng plotseling af. Een medewerker van de werf werd daarbij dodelijk geraakt. Het bovendeel van de mast bleek aangetast door houtrot.

De Raad roept de partijen in de bruinevlootsector op om deze veiligheidsrisico's in acht te nemen. De huidige wijze van inspectie biedt geen garantie dat de mast tot het einde van de geldigheidsduur van een keuringscertificaat veilig blijft. De Raad wijst op de mogelijkheid om bij inspecties gebruik te maken van technieken als röntgenscans, waarmee eventuele houtrot kan worden opgespoord die bij visuele inspectie onopgemerkt blijft. Exploitanten en beheerders van historische zeilschepen dragen daarbij ook zelf verantwoordelijkheid voor de veiligheid van hun schip en kunnen zich niet verlaten op enkel de wettelijk voorgeschreven keuringen.De Onderzoeksraad is alert op de risico's van houtrot in scheepsmasten als gevolg van het onderzoek naar de mastbreuk op het historische zeilschip

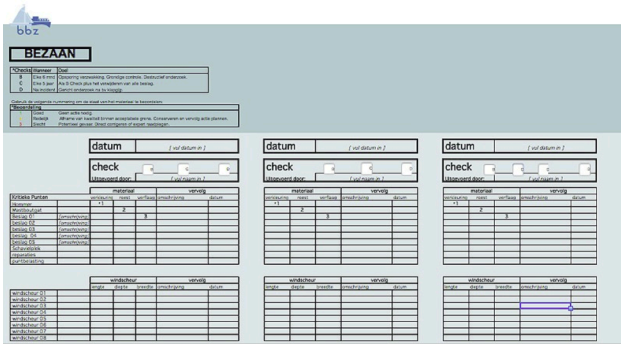
‘Amicitia’ in augustus 2016. De houten mast van de Amicitia brak bij het binnenvaren van de haven in Harlingen onverwacht af, waardoor drie passagiers om het leven kwamen. Zowel de schipper, het onderhoudspersoneel en de keuringsinstanties hadden niet opgemerkt dat de mast in vier jaar tijd was ingewaterd en van binnenuit was doorgerot. De mast had daardoor vrijwel alle sterkte verloren en brak op de bewuste dag geheel doormidden.

Zie ook
https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/14171/risico-op-houtrot-in-masten-bruine-vloot-nog-steeds-groot

Dit persbericht van de OVV is in veel regionale kranten overgenomen.

Bron: Scheepspost

Hulp bij verslaglegging rondhouten



Checklist voorbeeld

Op de BBZ ledenbijeenkomst in Zierikzee is gevraagd om een voorbeeld van een checklist te maken, een checklist zoals die ook in de Branchenorm Rondhouten is opgenomen. Dat voorbeeld staat nu op de site. https://www.debbz.nl Het kan aangepast worden naar eigen bevinding.

Systematische controle van de ‘veiligheid kritieke componenten’ (ovv-jargon) is ontzettend belangrijk voor de veiligheid. De Branchenorm doet aanbevelingen als het over de rondhouten gaat, maar het kan verder getrokken worden naar andere onderdelen. Het is goed om de bevindingen van controles te documenteren. Op die manier is een trend (een afname van de kwaliteit) eerder te ontdekken, is werk of schip beter overdraagbaar en is ook aan derden makkelijker duidelijk te maken hoe er met de veiligheid aan boord wordt omgegaan.

Bron: Zeepost

Download de brochure Brandveiligheid aan boord

We moeten er niet aan denken: brand aan boord. Toch zit een ongeluk in een klein hoekje en juist daarom is brandpreventie op boten erg belangrijk. Onlangs heeft de stichting ‘Varen doe je Samen!‘ een nieuwe brochure gelanceerd Brandveiligheid aan boord. Hierin lees je alles over hoe je een brand kunt voorkomen of hoe je, als het



brandveiligheidfolder

toch mis is gegaan, de overlevingskansen vergroot.

De brochure is tot stand gekomen in samenwerking met specialisten van de brandweer en de Samen-werkingsregeling Incidentbestrijding IJsselmeergebied (SAMIJ). Ook zijn er samenwerkingsafspraken gemaakt tussen de veiligheidsregio’s (Brandweer en Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio) en waterschappen rondom het IJsselmeergebied en Rijkswaterstaat, de KNRM, Reddingsbrigade Nederland, de Kustwacht en de Nationale Politie.

Download de brochure
In de brochure Brandveiligheid aan boord lees je onder andere welke drie factoren van invloed zijn op een brand, wat goede preventiemiddelen zijn en waar je op moet letten bij het maken van een calamiteitenplan. Ook kom je meer te weten over verschillende brandklassen en kom je tips tegen over hoe je onder andere het beste een brandwond kunt koelen.

Download via
https://www.varendoejesamen.nl/storage/app/media/downloads/brandveiligheid-aan-boord-preventie.pdf

Bron: Scheepspost

Beleidsdag van de FVEN gaat voor professionalisering

Op zaterdag 26 oktober 2019 heeft in Vreeswijk de jaarlijkse beleidsdag van de FVEN plaatsgevonden. Deze dag werd geleid door de dagvoorzitter Frank Ratelband. De federatie maakt een roerige tijd door. Er staat veel op het spel wat de toekomst van onze schepen aangaat. Er werd levendig gediscussieerd over belangrijke thema’s zoals welke bijdrage het Varend erfgoed dient te leveren aan het milieu en het duurzaam maken van de schepen, hoe moet het Register waar alle schepen in vermeld dienen te staan gevuld worden. Hoe duurzaam kun je het maken? Dat valt niet mee gezien de grote verschillen die er bestaan tussen kleine zalmschouwen en uit de kluiten gewassen

stoomsleepboten.

Martijn Vermeer en Martine van Lier gaven in hun presentatie voorbeelden van hoe een en ander uitpakt als het gaat om het duurzaamheid maken van schepen. Iedereen was het erover eens dat het beste behoud betekent dat schepen moeten kunnen blijven varen. Dat valt niet mee als het krijgen van een hypotheek voor je schip zo goed als onmogelijk is geworden, de bestaande bemanning vergrijst en het aantal vrijwilligers vanuit de behoudsorganisaties dat bereid is taken op zich te nemen, terugloopt.



De aanwezigen op de beleidsdag van de FVEN
Foto Huib Haccou

De FVEN bepleit dan ook in het beleidsplan voor 2020-2022 voor een andere koers, wat inhoudt dat een gedeelte van de taken overgedragen wordt aan een professionele organisatie. Daarmee kunnen zaken als het verkrijgen van een wettelijke status voor het Varend erfgoed, de financiering van schepen etc. structureel aangepakt worden. Dat kan alleen maar gerealiseerd worden met financiering door de overheid. Om het eigen geluid van de federatie te versterken wil de FVEN ook meer een eigen koers gaan varen los van de andere mobiele sectoren zoals de auto's, trein en vliegtuigen. Men is ervan overtuigd dat dit meer zoden aan de dijk zet.

Tijdens Sail Amsterdam, de Traditionele Schepenbeurs in Den Helder en BOOT Holland in Leeuwarden wil de FVEN zich nadrukkelijker presenteren evenals komend voorjaar in Hoorn tijdens het jaarlijkse congres van de VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten).

Al met al heeft de federatie genoeg elan om de toekomst tegemoet te treden en zal het van veel factoren afhangen wat daarvan gerealiseerd kan worden. Vervolgens hebben wij afscheid genomen van onze vicevoorzitter Olav Loeber, die door Rolf van der Mark hartelijk werd bedankt voor zijn inzet de laatste 2 jaar.

Het verslag van de beleidsdag staat binnenkort op de website van de FVEN

Bron: Scheepspost

Visie FVEN

Het Mobiele Erfgoed in Nederland is verenigd in diverse organisaties, te weten: in de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), Historisch Railvervoer Nederland (HRN), Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC) en Nationale Federatie Historische Luchtvaart (NFHL).

Nautisch Erfgoed maakt deel van uit van het mobiele erfgoed. Het betreft alle drijvende objecten, dus ook drijvende kranen, de laatste graanelevator, niet varende woonboten, enzovoort.

Vanuit OC&W is er behoefte erfgoed in Nederland verder in kaart te brengen. Op de diverse onderdelen van erfgoed, zo ook FVEN op gebied van Varend Erfgoed, is men daarom bezig registers in te richten. Op de scheepseigenaren rust dan ook de plicht veel van de geschiedenis van de vaartuigen te verzamelen en vast te leggen binnen de BO (behoudsorganisatie).
Meer en meer wordt er, behalve naar de kwaliteit van erfgoed, ook gekeken naar de herkomst, sociale omgeving en het gebruik er van. Dat alles tezamen maakt het voor oude binnenhavens interessant faciliteiten voor Varend Erfgoed in te stellen. Dit trekt dan weer extra publiek aan, dat ook gebruik maakt van de plaatselijke middenstand.

De FVEN houdt zich bezig met het Varend Erfgoed. Van OC&W wordt echter naar alle erfgoed gekeken, daarom is het van belang dat de FVEN goed op de hoogte blijft van nationale en internationale ontwikkelingen die Varend Erfgoed raken en er op tijd bij is om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. Echter ook om, in MCN verband bij de overheden te pleiten voor meer ondersteuning van het varend erfgoed en de FVEN in het bijzonder.

De FVEN acht echte erkenning voor het maatschappelijk belang van Varend Erfgoed en de bijbehorende infrastructuur van belang; erkenning van de inspanningen van particulieren om dit maatschappelijk belang te waarborgen. Dit moet blijken uit:

• het opnemen van Varend Erfgoed in Omgevingsvisies;
• faciliteiten van de overheid voor FVEN en de BO's om het Register te realiseren;
• uitzonderingsposities van Varend Erfgoed in lokale en internationale wet- en regelgeving, bij voorkeur samen met de BO's die het betreft.
• Daadwerkelijke (ook met name financiële) structurele ondersteuning vanuit de overheid om varend erfgoed te behouden
• Aanhaken bij – of op zijn minst stappen zetten naar – de regelingen op fiscaal- en subsidiegebied die voor onroerend goed al decennia lang gelden

Bron: Beleidsplan FVEN 2019-2021

Martine van Lier wordt voorzitter Federatie Instandhouding Monumenten

Leo Endedijk is als voorzitter van Federatie Instandhouding Monumenten (1) (FIM) opgevolgd door Martine van Lier, waarmee 'Maritiem en overig Mobiel Erfgoed' goed vertegenwoordigd is. Voorts zijn Frank Migchielsen namens de Beheerders Monumentale Kerkgebouwen en Annelies van der Kolk namens het Interkerkelijk Contact tot het bestuur toegetreden.



Martine van Lier (Janneke Bos)

De FIM wisselt zaken uit over het beleid ten aanzien van bescherming, instandhouding en het beheer van erfgoed uit en zet zich in voor het bepalen en uitdragen van gezamenlijke visies hierover. Uitgangspunt is om samen op te trekken en elkaar te steunen, waarvoor zowel de FIM als de leden zich inzetten.

FEDERATIE INSTANDHOUDING MONUMENTEN

<u>Missie en Visie</u>
De kracht van de FIM ligt in de gezamenlijkheid: samen sta je sterker. Het bestaansrecht van de FIM is zo breed mogelijke belangenbehartiging voor de belangenorganisaties en eigendomsorganisaties in de erfgoedsector. De focus van de FIM is de instandhouding van een breed palet aan erfgoed: gebouwd, archeologisch, groen, maritiem en mobiel. Instandhouding betreft de materiele aspecten en immateriële aspecten, aansluitend bij de integrale benadering van erfgoed als belangrijk element in onze ruimtelijke ordening, leefomgeving en denkwereld.

Martine van Lier is directeur van het en eigenaar van Mobiel Erfgoed Centrum(2) en eigenaar van Erfgoedwerf(3) , waar zij als adviseur cultureel erfgoed aan erfgoedbeleid, herbestemming, waardering en presentatie van erfgoed werkt. Martine studeerde andragologie aan de Universiteit van Amsterdam en toegepaste bedrijfskunde aan de Rijksuniversiteit Groningen. Ze is eigenaar van Erfgoedwerf(2), dat advies, project- en procesbegeleiding biedt rond erfgoed. Ze was in 2015 en 2016 interim voorzitter van de FVEN en is nog steeds betrokken bij de FVEN als adviseur.

1) https://www.fimnederland.nl

2) https://www.mobielerfgoedcentrum.nl

3)https://www.erfgoedwerf.nl

Bron: Scheepspost

Procedures Register Varend Erfgoed Nederland

Er is een nieuwe beschrijving gemaakt van de procedure om uw schip te registreren bij het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) of de registratie te verlengen. Deze beschrijving heeft nu een vaste pagina gekregen: (Her)aanmelden voor RVEN (Register Varend ERfgoed Nederland) (1) Ook heeft deze nu een vaste plek in het menu van de LVBHB-website, onder Schepen:



Menu-Schepen-RVEN1-300x127

Het is van belang dat er zoveel mogelijk van ons soort schepen in het RVEN staan, zodat beleidsmakers ook weten voor welke (en aantallen) schepen ze beleid en regels maken.

1) https://www.lvbhb.nl/schepen/heraanmelden-voor-rven-register-varend-erfgoed-nederland/

Bron: LVBHB

Register Varend Erfgoed Nederland 2.0 aanbesteed

Op 6 september 2019 werd in het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen de aanbesteding voor de nieuwe web-applicatie voor het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) feestelijk ondertekend. Voorzitter Rolf van der Mark en vice-voorzitter Olav Loeber ondertekenden het contract, evenals Silvana Matica van het internetbedrijf 23G.

Voorzitter Rolf van der Mark besteedde in zijn openingswoord aandacht aan de ontwikkeling van het register. In eerste instantie was het een ‘gesloten’ register, alleen voor Varende Monumenten. In tweede instantie werd het een ‘open’ register waarin alle bij Behoudsorganisaties ingeschreven schepen kunnen staan. Minister Bussemaker van OCW opende tijdens Sail 2015 symbolisch het online register waarmee je via internet de gegevens in het register kon inzien. Ook via het scannen van QR codes konden

gegevens van schepen worden opgevraagd.

Voor de FVEN is een register van groot belang om overheden te wijzen op de omvang van het Varend Erfgoed. Toch staan nog lang niet alle schepen van de bij de FVEN aangesloten Behoudsorganisaties in het RVEN. Een probleem is dat de databases van deze verenigingen nog niet zijn gekoppeld aan het RVEN. Eigenaren van schepen moeten zich nu in beide registers apart inschrijven.

Door de nieuwe web-applicatie wordt een koppeling gemaakt van de verschillende data-bases. In de nieuwe situatie is alleen inschrijven bij de behoudsorganisatie genoeg. Met toestemming van de scheepseigenaar zorgt de behoudsorganisatie vervolgens voor de gegevensoverdracht naar de FVEN. Om privacy te waarborgen heeft de FVEN met de behouds-organisaties afgesproken alleen de meest relevante gegevens in het register op te nemen. Personalia en adresgegevens van eigenaren worden niet opgenomen, evenmin als de ligplaats van het vaartuig. De FVEN streeft ernaar om al het Nederlands Varend Erfgoed, naar schatting 6000 vaartuigen, te registreren in het RVEN. Momenteel bevat het register gegevens van zo'n 3500 vaartuigen.

In het bestuur van de FVEN was gekozen voor een formele aanbesteding-procedure voor dit ICT project. Dankzij de begeleiding van de professionele inkoop-specialist Karin Reitsma werd dit proces op een zorgvuldige manier afgerond. De opdracht gaat naar het in Rotterdam gevestigde 23G. Voor 1 januari 2020 zal het nieuwe systeem moeten werken.

De realisering van dit project werd mede mogelijk dankzij het Mondriaan Fonds en het Prins Bernard Cultuurfonds. De voorbereiding werd gedaan door de Werkgroep RVEN ICT, waarin de volgende personen zaten: Thedo Fruithof, Cor Bolt, Piet Middendorp, Kees Hendriks en Martijn Ras.

Bron: Scheepspost

Ligplekken Onderweg vernieuwd

Ligplekken Onderweg is geheel vernieuwd. Een site VAN schippers en VOOR schippers. Adopteer een ligplek!

In Bokkepoot (1) van juni 2019 (p. 14) staat een artikel over de ingrijpende vernieuwing van de Ligplekken Onderweg website. Een mega-klus van vrijwilligers Henk Muis en Gert-Jan Braas. Het artikel staat nog onder het kopje "Onderhanden werk" maar inmiddels is de vernieuwde site openbaar op het vertrouwde adres (2)

Ligplekken Onderweg is een website en app met een interactieve kaart waar ligplekken op te vinden zijn. Geen jachthavens e.d., maar (tijdelijke) ligplekken waar je goed met een historisch schip terecht kunt. Voornamelijk in Nederland, maar ook enkele tientallen in Duitsland en België en op het moment van schrijven zelfs al één in Frankrijk. In totaal bijna 1000!

Het bestaat al sinds 2011, maar is nu ingrijpend vernieuwd om het geschikt te maken voor mobiele apparaten (tablets



Ligplekkenonderweg op een (Android) smartphone

en smartphones). Daarnaast is het veel makkelijker geworden de informatie te corrigeren en aan te vullen en de kaart is weer actueel.

<u>VAN schippers, VOOR schippers</u>

Er staat nu een prachtig programma om een grote hoeveelheid gegevens te gebruiken en te verbeteren. Nu zijn wij aan zet. De inhoud is ons product. Gebruik de site tijdens dit inmiddels losgebarsten vaarseizoen, controleer de informatie over de ligplekken die je bezoekt, corrigeer en vul aan.

Adopteer een ligplek!

Er zijn vast wel ligplekken waar je met eigen schip vaak komt, bij je woonplaats of vaste ligplek of onder beheer van een organisatie die je kent. Help mee om de gegevens op Ligplekken Onderweg actueel te houden. Als je in de vernieuwde site een account aanmaakt kun je één of meer ligplekken adopteren en de gegevens zelf bijwerken.

<u>Handleiding</u>

Naar ons idee werkt de site heel intuïtief en zal je veel mogelijkheden al doende ontdekken, maar voor wie zich liever eerst inleest is er een beknopte handleiding, (0,4 MB, 5 pagina's).

iPhone/iPad App

De vernieuwde site werkt ook goed op mobiele apparaten. De iPhone/iPad app "Ligplekken" zal daarom geen updates meer krijgen en is ook niet meer te downloaden in de App Store.

1) https://www.lvbhb.nl/bokkepoot-235-juni-2019/

2) https://ligplekkenonderweg.lvbhb.nl/#/

Bron: LVBHB

Oude edities van Weekblad Schuttevaer nu digitaal te lezen via Delpher


7de Jaargang. Zaterdag 20 Juli 1895. Nummer 9.

SCHUTTEVAËR.

WEEKBLAD

gewijd aan de belangen van Binnen- en Rijn-Scheepvaart, Scheepsbouw, Zeilsport enz.

Hoofdorgaan der Schippersvereeniging „Schuttevaêr".

Dit blad verschijnt Vrijdagsavonds. Advertentiën en Redactiestukken te zenden aan de Administratie te Assen, uiterlijk tot Vrijdagsmiddags 4 uur. Eenige Agenten voor Engeland Firma SPECHT GRYP BROS., Dutch Merchants, 97 Queen Victoria street, E.C. London.

UITGEVER: H. BORN, ASSEN.

ABONNEMENTSPRIJS: Voor Nederland per half jaar franco per post bij vooruitbetaling f 1.80. „ Duitschland „ -2.37½ „ België „ -2.00.

ADVERTENTIËN: Van 1—5 regels 75 cent, elke regel meer 15 cent. Bewijsnummers gratis. Bij herhaald adverteeren bij abonnement zeer voordeelige conditiën.

Krachtens eene overeenkomst gesloten met de

Eerste Nederlandsche Verzekering-Maatschappij

op het leven, tegen invaliditeit en ongelukken, gevestigd te 's Gravenhage, verbindt zich de Uitgever van „Schuttevaêr" om te betalen

200 gulden aan de naastbestaanden van elken abonné, beneden 70jarigen leeftijd, die door een ongeluk zijn leven verliest, en

200 gulden aan elken abonné, beneden 70jarigen leeftijd, voor wien een ongeluk geheele onbekwaamheid tot werken ten gevolge heeft.

N.B. De kwitantie van het loopende half jaar strekt tot polis van verzekering.

PUBLICATIE.

De Koninklijke Bibliotheek maakt bekend dat sinds 5 augustus 2019 vele nieuwe titels zijn toegevoegd aan het digitale archief dat via www.delpher.nl te doorzoeken is. In totaal zijn er 1764 edities van de Schuttevaer en 568 edities van het Weekblad Schuttevaer toegevoegd.

Deze zijn gedigitaliseerd vanaf 22 september 1894 t/m 31 december 1949. De edities t/m 1939 zijn openbaar in te zien. De edities vanaf 1 januari 1940 zijn niet openbaar via de website te bekijken, maar wel via de leeszaal bij de Koninklijke Bibliotheek. In totaal zijn er 1764 edities van de Schuttevaer en 568 edities van het Weekblad Schuttevaer toegevoegd. Let op! Deze kun je vinden bij de Tijdschriften, niet bij de krantenartikelen. Je kunt de titel van het tijdschrift selecteren, zie daarvoor deze link:

www.delpher.nl/nl/tijdschriften

Hiermee is een enorme hoeveelheid informatie over de oude scheepvaart toegankelijk gemaakt.

Met dank aan Janneke Bos

Bron: Scheepspost

Vereniging De Binnenvaart heeft eigen canon

Vereniging De Binnenvaart heeft een canon van de binnenvaart op internet gepubliceerd. In negen stappen wordt de historie van de branche doorgenomen: van de zeilvaart in 1700 tot en met de huidige schaalvergroting.

Centraal staan de hoogtepunten, wapenfeiten en schepen van Vereniging De Binnenvaart zelf. Zo is er onder meer aandacht voor de duwboot René Siegfried en het daarop gehuisveste binnenvaartmuseum.De Canon van Vereniging De Binnenvaart is gepubliceerd op de site entoen.nu, die is bedoeld voor alle geïnteresseerden in de Nederlandse cultuur en geschiedenis, en in het bijzonder voor leerlingen en docenten in bovenbouw.

Kijk hier voor de Canon:
https://www.entoen.nu/nl/page/67445/canon-van-de-vereniging-de-binnenvaart

Bron: Scheepspost

Als het brandt dan handelen we


Stella Maris brand (Simon de Waard)

Misschien wel één van de grootste angsten: brand tijdens het varen. EOC-verzekerde Simon J. de Waard maakt het mee op zijn gekoesterde "Stella Maris". De brand begint in de uitlaat van zijn 24 meter lange luxe motor (bouwjaar 1929) én varend monument en zet vliegensvlug de hele stuurhut en woning in lichterlaaie. Dat hij wist te handelen in een noodsituatie blijkt wel. Terwijl hij zijn brandende schip vlak bij de Algerabrug afvarend op de Hollandse IJssel de kant in weet te manoeuvreren, via de marifoon sector Maasbruggen oproept om de Havendienst met een blusboot te waarschuwen, belt hij tussen het foto's nemen door ook alvast zijn verzekeraar en krijgt Brenda van der Sluis aan de telefoon. Zij stuurt direct expert Hans van Meer erop af. Een driegesprek met wijze lessen.

Simon: "Ik vaar altijd alleen, dus nu ook. Lekker volaan vooruit van Sail Leiden naar het Maritiem Museum in Rotterdam. Tot ik rook naar boven zag komen langs de trap uit het achterschip en niet veel later vlammen binnen in de roef. Dat gaat niet goed! Mijn blussers hadden geen effect, dus dan moet je wegwezen. Ik heb het stuurwiel richting stuurboordwal gedraaid en ben met mijn portomarifoon naar het middenschip gegaan."

Brenda: "Dat telefoontje vorig jaar zomer zal ik niet snel vergeten. Meneer de Waard vertelde dat zijn "Stella Maris" op dat moment in brand stond en bijna tegen de wal lag. Ik kon merken dat de adrenaline door zijn lijf schoot. Zo snel mogelijk een expert ter plaatse krijgen, dat was mijn prioriteit. Dat zijn namelijk onze ogen buiten en zo kan ik zorgen dat alles goed op elkaar wordt afgestemd en een zaak zo soepel mogelijk verloopt."



De heren van de EOC en Simon de Waard (Janneke Bos)

Hans: "Toen ik arriveerde was de brandweer aan boord aan het blussen en zag ik drie vaartuigen erbij drijven. Meneer de Waard wilde graag meteen weten: 'Waar gaan we heen met haar?' Ik heb direct kunnen regelen dat de "Stella Maris" die nacht tegen een stalen bak op het afgesloten terrein bij Boskalis kon liggen. Zijn vrouw was inmiddels ook gearriveerd om hem op te halen. Door de brand was hij veel kwijt: sleutels, portemonnee, papieren etc. Maar hij ging niet gelijk mee naar huis, hij wilde echt graag mee met het verslepen van zijn schip. Dat kon ik goed begrijpen en zo heb ik het ook kunnen regelen. De dag erna hebben we het bluswater uit de bilge laten pompen en het schip daarna naar zijn eigen vertrouwde ligplaats in Gorinchem gebracht. Gelukkig stond de motor – een Industrie 35 pk – nog droog! Maar bij het opnemen van de schade zag ik wel dat die groot was."

Zie ook https://online.flippingbook.com/view/288024/8/

Bron: EOC en Scheepspost

Alle schatten van de Zuiderzee nu op één website

Vierentwintig musea rond het IJsselmeer werken samen aan een online presentatie van erfgoed uit de voormalige Zuiderzee. Vanaf heden tonen zij de eerste resultaten op: http://www.zuiderzeecollectie.nl

Culturele Geschiedenis
De duizenden foto's, schilderijen, kaarten, schepen, klederdracht en huisraad, die op de website te zien zijn, laten de rijke culturele geschiedenis en verscheidenheid van het gebied zien. Toch blijken de vierentwintig plaatsen, verdeeld over vijf provincies, een overeenkomst te hebben in de eeuwige haat-liefde verhouding met het water. Het was een zwaar leven met overstromingen en scheepsrampen, maar tegelijkertijd ook een rijke bron van inkomsten.

De forse industrie rondom de visserij en het intensieve vervoer in de waterrijke gebieden resulteerden in tientallen scheepstypen die uniek waren voor de Zuiderzee. De Marker rondbouw is zo'n uniek scheepstype. Dit wordt op de website uitgelicht in een apart thema. Van de scheepstypen toont de site honderden scheepstekeningen, foto's, modellen, schilderstukken en artikelen.

Zuiderzeecollectie.nl presenteert niet enkel museale objecten, maar is met duizenden artikelen, boeken en krantenknipsels ook een rijke kennisomgeving. Deze zijn in veel gevallen te downloaden of er is een hyperlink naar een downloadbare versie beschikbaar. Er is in het zoekscherm zelfs een knop gemaakt waardoor je als bezoeker enkel deze volledig beschikbare bronnen (inmiddels meer dan 7.000) kunt opvragen.

Voortdurend verrijkt
Zuiderzeecollectie.nl wordt voortdurend verrijkt. De komende jaren voegen de deelnemende musea steeds meer collectie en informatie toe, zodat de website een nog rijker beeld toont van de cultuur van de voormalige Zuiderzee.

Het Netwerk Zuiderzeecollectie is een samenwerkingsproject van 21 museale instellingen rondom de voormalige Zuiderzee. Het project ging begin 2016 van start en inmiddels bestaat het netwerk uit 24 instellingen. Er zijn in de afgelopen drie jaar succesvolle projecten geweest in de vorm van een reizende tentoonstelling (deze loopt nog tot en met 2020), kennisuitwisseling en digitale samenwerking in het nu gelanceerde www.zuiderzeecollectie.nl. Deze website is mede mogelijk gemaakt dankzij de steun van het Mondriaan Fonds, VSB fonds, Netwerk Digitaal Erfgoed (OCW), Gemeente Hoorn, Gemeente Edam-Volendam, Gemeente Waterland en Gemeente Bunschoten-Spakenburg.

Bron: Scheepspost

Meting SKS skûtsjes voor aanpassing zeilformule

Vanaf dinsdag 11 juni 2019 worden alle 14 skûtsjes van de SKS gemeten, gewogen en ingescand. De aldus verkregen gegevens bieden de deskundigen handvatten voor het mogelijk perfectioneren van de huidige zeilformule.

Een zeilformule is nodig om de verschillen in de 14 unieke skûtsje rompen te compenseren door ze minder of meer zeiloppervlak te geven.

Voor 2016 werd het zeiloppervlak bepaald door een computerprogramma. In 2016 is deze Formule 2016 ingevoerd. Dit voldeed aan de uitgangspunten die de leden van de SKS hebben vastgesteld om een begrijpelijke

simpele methode voor het zeiloppervlak te bepalen. Een evaluatie van de formule bracht aan het licht dat de formule mogelijk te verbeteren is. Daarbij moeten de invoer-gegevens wel zuiver en actueel zijn.

Daarom gaan de skûtsjes de komende weken op de weegschaal en worden ze zorgvuldig in gescand bij Scheepswerf Ten Woude in IJlst. Op 26 juni zijn de metingen klaar en kunnen de specialisten aan de slag.

Het komend kampioenschap zeilt de SKS vloot nog gewoon onder de Formule 2016.

Bron: Scheepspost

Vlaamse overheid financiert monumentenwachter Varend Erfgoed

Eigenaren van historische vaartuigen kunnen een beroep doen op de diensten van de monumentenwachter Varend erfgoed. De dienstverlening varend erfgoed wordt gefinancierd door de Vlaamse overheid.

<u>Honderd schepen, honderd meningen.</u>
Of een vaartuig als erfgoed beschouwd moet worden of niet, daar lopen de meningen al eens over uiteen. Wij zijn vooral blij dat u er zorg voor wil dragen en proberen u daar zo veel mogelijk in bij te staan. Het liefst komen we ter plaatste aan boord en op vraag maken we een volledig inspectierapport met een overzicht van de belangrijkste tekortkomingen en uit te voeren werken. Daarnaast komen we graag assisteren bij speciale werkzaamheden, zoals platen klinken, gangen branden, een tewaterlating, etc.

Een lidmaatschap is gratis en ook voor kleine adviezen en dienstverleningen rekenen we niet aan. Op vraag komen wij ook voor diktemetingen en resistograafmetingen.

Onze expertise wordt eveneens ingezet voor het industrieel erfgoed: geklonken staalconstructies, stoommachines, industriële installaties,… Vaak is er nood aan een technische ondersteuning om het overzicht te bewaren en het belangrijkste onderhoud te kunnen geven om zo goed mogelijk te conserveren wat ons nog rest.

Veel werk voor de boeg? Hou de boot niet af en neem het roer in handen, want zonder roer is elke wind tegenwind.

Meer lezen? https://www.monumentenwacht.be/erfgoed-behouden-en-beheren/themas/varend-erfgoed?fbclid=IwAR2W2ZJDZV9-ikVs7xVukOmiApSTxkR-JPb5rlLWxubjfxq4lrD2a_nirC0

Bron: Scheepspost

Bij toeval een bijzonder scheepswrak gevonden

Bij de Waddeneilanden is begin januari een bijzonder scheepswrak gevonden boven Terschelling. Het schip kwam boven bij de zoektocht naar de honderden zeecontainers die toen overboord waren geslagen van de MSC Zoe.



<u>Links:</u>*Koper wordt boven gehaald tijdens de opgraving van het koperplatenwrak, zomer 2019 (Janneke Bos)*

<u>Rechts:</u> *Maritiem archeologen bekijken het hout dat boven water wordt gehaald (Janneke Bos)*

Het gaat om het oudste zeevarende schip dat ooit in Nederlandse wateren is aangetroffen, aldus het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

Het schip is waarschijnlijk het oudste dat tot nu toe is gevonden. Het dateert uit ongeveer 1536 en zit vol met koperen platen. Deze platen zijn voorzien van een merkteken van de familie Fugger, een rijke bankiers en koopmansfamilie.

Dankzij dit teken werd duidelijk dat het schip uit het midden van de zestiende eeuw moest komen. De familie Fugger bezat tot 1550 een kopermijn in Slowakije. De partij koper was vermoedelijk bestemd voor de haven in Antwerpen. De platen van ongeveer een meter bij een meter werden gebruikt om muntgeld van te slaan. In die tijd was daar een grote behoefte aan. Voor koper-expert van het Rijksmuseum Arie Pappot is dit dan ook een waanzinnige vondst. “Het is alsof je een pinpas vindt van 500 jaar terug.”

Op basis van wat er tot nog toe bekend is, staat vast dat het gaat om een schip met een platte bodem met een breedte van 7 tot 7,5 meter en een lengte van 25 tot 30 meter. Gladboordig bovendien, wat inhoudt dat de planken van de romp niet over (overnaads) maar op elkaar zijn geplaatst.

Aan de vooravond van de Gouden Eeuw waren er steeds grotere schepen nodig. „Door gladboordig te bouwen, kon dat”, legt expert maritiem erfgoed Martijn Manders uit. „Dit schip is sowieso in Noord-Holland gebouwd. Dat is te zien aan de spijkerpennetjes in de planken.”

Tijdens de bouw werden er klampen, kleine houten latjes tegen de planken geslagen, om ze op hun plek te houden. Manders: „Die moesten er uiteindelijk weer af natuurlijk.

De spijkergaatjes werden gevuld met die houten pennetjes.” Omdat een verkeerde plank is afgeleverd voor de presentatie, kan de Noord-Hollandse vondst van bijna een half millennium geleden niet live worden getoond.

Duikonderzoek
In de zomer is verder duikonderzoek uitgevoerd en bleek er nog meer onderdelen van het schip op de zeebodem liggen. Maritiem archeoloog Martijn Manders van de Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE) schat dat het een schip van zo’n dertig meter lang was, met een ruim van minimaal zeven meter breed.

Hout uit het wrak is onderzocht. Gebleken is dat het rond 1536 in België en Duitsland is gekapt en dat het schip enkele jaren later vermoedelijk in Nederland is gebouwd.

Bron: Scheepspost

Weer een topstuk uit Texels wrak



De gevonden beker uit het Palmhoutwrak (Janneke Bos)

Naast de al eerder onthulde zijden jurk en andere textiele objecten die in 2016 het wereldnieuws haalden, zijn er in het voor de kust van Texel opgedoken 17e-eeuwse ’Palmhoutwrak’ nog ruim duizend andere vondsten gedaan. Een vergulde zilveren pronkbeker, die donderdag in het Rijksmuseum werd onthuld, spant de kroon.

Gedeputeerde Jack van der Hoek van de provincie Noord-Holland toonde de in het diepste geheim gerestaureerde pronkbeker voor het eerst aan de wereld. Volgens hem laat deze vondst zien dat het zeventiende-eeuwse schip, dat nog steeds op de bodem van de Waddenzee ligt, een ongekende rijkdom aan archeologische vondsten heeft opgeleverd.

De zilveren pronkbeker is, naast de eerder onthulde jurk, één van de topstukken uit het wrak. Vermoedelijk is deze rond het einde van de zestiende eeuw in Neurenberg (Duitsland) gemaakt. De beker is versierd met florale patronen, vazen en ornamenten. Op de deksel staat een sculptuur van de Romeinse oorlogsgod Mars.

De pronkbeker is vanaf zaterdag tot september te zien in Museum Kaap Skil op Texel.

Straatvaarder
Volgens Henk den Heijer, emeritus hoogleraar maritieme geschiedenis aan de Universiteit Leiden, was het schip een Straatvaarder. Dit waren schepen die voeren door de Straat van Gibraltar naar bestemmingen in het Middellandse Zeegebied.

„Bij de maritieme geschiedenis in de Gouden Eeuw denkt iedereen altijd aan de overzeese handel, de VOC en de WIC, maar de handel binnen Europa was veel belangrijker voor Nederland.”

Omdat er in het Middellandse Zeegebied veel gevaren waren (kapers en handelsconflicten met Fransen en Engelsen), vertrokken er gewapende konvooien vanaf de Rede van Texel. Het idee is dat het schip dat nu bekend staat als het Palmhoutwrak rond 1650 tijdens een storm is gezonken. De naam van het schip en de datum van de ondergang zijn nog altijd niet bekend.

In 2022 wordt een grote tentoonstelling verwacht in het Museum Kaap Skil. Tot die tijd gaat het onderzoek naar de vondsten verder.

Bron: Scheepspost

Deel van scheepswrak geplaatst op de tweede Maasvlakte



Maaswrak

Een uniek deel van een scheepswrak is woensdag geplaatst bij Futureland op de Tweede Maasvlakte. Het wrak is in november 2018 bij werkzaamheden op de Eerste Maasvlakte ontdekt.

“Dat je zulke grote wrakstukken in één keer naar boven kan halen, is bijzonder”, zegt Bert Oosthoek van het Havenbedrijf Rotterdam. “Meestal komen stukjes naar boven.” Het deel dat aangetroffen is, is de bakboordzijde. “We vermoeden dat de oorspronkelijke lengte ongeveer dertig meter moet zijn geweest”, vertelt maritiem archeoloog Wouter Waldus. “Dat kunnen we aflezen op

basis van de verhoudingen, het zijn robuuste scheepsonderdelen."

Het is zelfs bekend in welk jaar de boom is gekapt die voor de bouw van het schip is gebruikt. "We hebben jaarring-onderzoek laten uitvoeren en daaruit blijkt dat de boom is gekapt in het jaar 1717." Ook is gebleken dat de boom in Noord-West Duitsland heeft gestaan.

De boom is geïmporteerd voor de scheepsbouw. "Er stond in de 18e eeuw in Nederland geen boom meer overeind. Alles werd gebruikt voor de scheepsbouw. Men voerde dus het hout vanuit het buitenland aan", weet Waldus.

Details

"Het is een schip dat vol zit met allerlei details. Die schepen voeren op zee en men deed er alles aan om ze zo lang mogelijk in de vaart te houden. Allerlei organismen als boormosselen en paalworm vraten het eikenhout van zo'n schip op. Op dit wrak zijn nog de restanten aanwezig van een beschermingslaag van naaldhout. Onder die laag zit een laag van pek en dierenhaar die ook weer voor bescherming zorgt"

Hoe het schip heet, is niet duidelijk. Nog niet. "Bij schepen is het onderzoek nooit af. Echt niet", besluit Waldus.

Bron: Scheepspost